

Polarskuta Gjøa: En gjenstand i bevegelse

Andreas Haslene



MUSE4990 - Masteroppgave i museologi

Kulturhistorie og museologi

60 Studiepoeng

Vår 2014

Instituttet for kulturstudier og orientalske språk,

Universitetet i Oslo

Sammendrag

Tema for denne masteroppgaven er polarskuta Gjøl. I teksten er det skutas utstillingshistorie som undersøkes, altså tiden etter at hun ble satt på land i San Francisco i 1909. Gjøl er en kulturminnegjenstand som har blitt flyttet i tid og rom, og i de drøye 100 årene hun har vært en utstilt gjenstand har båten gått gjennom mange endringer. For å gjøre en analyse av båten har jeg delt utstillingsperioden inn i tre epoker: *Golden Gate Parks Gjøl* (1909-1972), *Norsk Sjøfartsmuseums Gjøl* (1972-2009) og *Frammuseets Gjøl* (2009-2014). I oppgaven skal det undersøkes hva slags gjenstand Gjøl er. Til å gjøre det har jeg benyttet meg av perspektiver fra det teoretiske rammeverket aktør nettverksteori (ANT) og fra perspektiver innen fartøyvernet. Hvor mye har Gjøl endret seg gjennom hundre år som utstillingsgjenstand? Har hun vært en stabil og fast nettverksgjenstand, eller har hun tvert om vært flytende og ustabil? Har hun forandret seg fra å være det ene til å bli det andre? Jeg skal i oppgaven undersøke hennes forflytninger, skiftende omgivelser og det arbeidet som har blitt gjort med og på båten, de forbindelser som har oppstått og som har formet henne. Analysen vil vise at Gjøl har blitt gjort svært forskjellig, at flere versjoner av båten har oppstått, men at disse versjonene også henger sammen.

Forord

Denne oppgaven ble påbegynt høsten 2013. Hensikten med oppgaven har vært å kunne bidra til å gi en større forståelse om Gjøa som museumsgjenstand, og samtidig danne grunnlag for videre forskning på dette området. Undervis i arbeidet med denne oppgaven har jeg fått mye god hjelp og mange gode råd.

Jeg vil gjerne gi en stor takk til min veileder Arne Bugge Amundsen for konstruktive tilbakemeldinger, og gode råd om arbeid med kildematerialet.

Jeg vil også gjerne gi en stor takk til Lise Camilla Ruud for å ha lært meg om ANT, og for gode tilbakemeldinger på oppgaveteksten.

Takk til Norsk Maritimt Museum for å ha latt meg få tilgang til arkivene deres. Her vil jeg spesielt takke direktør Espen Wæhle for å ha vist interesse for prosjektet mitt, og for digitalisering av fotografier. Takk til Per Gisle Galåen fra arkiv- og bibliotekavdelingen for hjelp med kildematerialet, og takk til konservator Ove Rostrup for å ha forklart meg mer inngående om tekniske detaljer knyttet til bevaringen av Gjøa. Jeg vil også takke tidligere direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum Bård Kolltveit for å ha tatt seg tid til møte meg og for å ha delt opplysninger om tiden han arbeidet med Gjøa.

Jeg vil også gi en stor takk til direktør Geir Kløver ved Frammuseet for å ha tatt seg tid til å møte meg for en samtale.

Takk til alle mine medstudenter på Blindern, og takk til John, Paul, Ringo og George.

Til slutt vil jeg takke hele min familie for god støtte, og en spesiell takk til min kjære Christina for masse hjelp og støtte under hele dette prosjektet!

Andreas Haslene, 31.05.2014.

Innholdsfortegnelse

Kapittel 1	7
Oppgavens tema og problemstilling	7
Museologi og materialitet.....	9
Teori - Analytiske verktøy: Aktør nettverksteori	11
Aktører, relasjonell materialitet og nettverk	11
Bevegelse mellom stabil nettverks gjenstand og flytende gjenstand	12
Gjenstander i forskjellige versjoner	14
Situasjoner som kan få objektene til å ”snakke”	15
Kilder og metode	15
Gjøas bakgrunn	17
Nordvestpassasjen	17
Gjøa bygges.....	18
Polarjakten Gjøa	18
Ekspedisjonen.....	19
Oppgavens oppbygning.....	20
Kapittel 2. Golden Gate Parks Gjøa.....	21
San Francisco. 1906 - 1972	21
En stormfull velkomst	21
Skipet i parken.....	23
Golden Gate Park	25
Netter i San Francisco	27
Vedlikehold og gjenskaping av nettverksgjenstanden	28
Minnepraksiser	29
”...ingen vilde ha ansvaret for elendigheten.”	31
Gjøa Foundation.....	32
Radikal restaurering	33
” San Francisco gjør Amundsens Gjøa inkognito ”	36
En verden i stadig forandring	38
Summer of love	39
Gjøa vender hjem	40
Oppsummering	43

Kapittel 3. Norsk Sjøfartsmuseums Gjøl	45
Norsk Sjøfartsmuseum	45
Nytt museumslandskap og nye minnepraksiser	46
Gjøl er eksemplarisk	49
Nettverk som muliggjorde istandsetting	50
Gjøl og fartøyvern	51
Bevaringsideologi og ny historiefølelse	53
Gjøl bygges på nytt	55
Hvilken versjon skal Gjøl restaureres til?	55
Formidlingsmessig oppgradering	57
Fartøyets fremtidige situasjon diskuteres	59
Et monument for fall	61
Oppsummering	62
Kapittel 4. Frammuseets Gjøl.	64
Frammuseet	64
Norsk maritim kulturarv	65
Gjøl er kontroversiell	67
Nytt vernebygg og nettverk etableres	68
Museumsideologi og markedsføring	69
Gjøl inngår i nye praksiser	71
Tanker bak den nye utstillingen	72
Det autentiske omdefineres	74
Oppsummering	75
Konklusjon	77
Gjøl – en gjenstand i bevegelse	83
Var det fruktbart å undersøke Gjøl med ANT briller?	84
Litteraturliste	85

Kapittel 1

Oppgavens tema og problemstilling

Teamet for masteroppgaven er polarskuta GjØa. Med et mannskap på seks, under ledelse av kaptein Roald Amundsen, var GjØa det første fartøyet som klarte å seile gjennom hele Nordvestpassasjen. GjØa-ekspedisjonen tok tre år å gjennomføre (1903-1906). Ekspedisjonen beskrives som en av de mest sentrale hendelsene i internasjonal sjøfartshistorie, og båten er både et ikon fra norsk polarhistorie og et minnesmerke for norsk sjøfart. I 1909 ble GjØa satt på land i Golden Gate Park i San Francisco, her stod skuta utstilt helt frem til 1972 da den ble fraktet til Norsk S fartsmuseum i Oslo. I 2009 overtok Frammuseet eierskapet til skuta og bygde et helt nytt museum over henne. GjØa var det første norskseilende fartøyet som ble forsøkt bevart på land (Molaug, 1988, s. 198).

I oppgaven har jeg delt skipets utstillingshistorie inn i tre epoker: *Golden Gate Parks GjØa*, er perioden skuta stod utstilt i San Francisco (1909-1972), *Norsk S fartsmuseums GjØa*, er perioden den var på Norsk S fartsmuseum (1972-2009) og *Frammuseums GjØa*, er perioden på Frammuseet (2009-2014). I over hundre år har GjØa vært en historisk utstillingsgjenstand, og skuta har forflyttet seg mellom ulike museer og geografiske områder. Båten har inngått i en rekke forskjellige praksiser og nettverk, og båten har blitt gitt mening og betydning ut i fra hvilke nettverk den har inngått i. Den har blitt definert som et historisk monument, en museumsgjenstand og et gammelt fartøy. I noen tilfeller er det den historiske ekspedisjonen som er i fokus, i andre sammenhenger er det typen fartøy som står sentralt, mens andre ganger er det en kombinasjon av alle disse tingene som definerer fartøyet. Dette er med på å gjøre båten noe uhandgripelig og vanskelig å studere som kun det ene eller det andre. GjØa fremstår nettopp som en veldig sammensatt gjenstand. Båtens utstillingshistorie er både lang og spennende, der ikke bare relasjoner til polarhistorie, maritime museer og fartøyvern har stått sentralt. I oppgaven skal jeg belyse hvordan båten også kan knyttes til en rekke forskjellige aktører, som den norske-amerikanske kolonien i San Francisco, andre verdenskrig, stormer, den norske kongefamilien, de olympiske leker, hippier og LSD-tripper, for å nevne noen.

I oppgaven skal jeg undersøke hvordan et fysisk kulturminne har blitt flyttet over tid og rom. For å gjøre dette har jeg valgt å studere GjØa som materialitet. Med begrepet materialitet ses

det utover tingenes fysiske egenskaper, og det fokuseres på vekselvirkningen som er mellom mennesker og ting (Rogan & Naguib, 2011, s. 10). I oppgavens analyse har jeg latt meg inspirere av det teoretiske rammeverket aktør nettverksteori (ANT). Helt sentralt i ANT er forståelsen av at materialitet ikke er en iboende kvalitet i ting, men heller noe som må ses på som en relasjonell effekt (Law, 1999, s. 3). Det argumenteres for at siden tingenes betydning endres med hvilke relasjoner de står i, må tingene også studeres i relasjon (Hjemdal, 2013, s. 34). I oppgaven ønsker jeg derfor å belyse relasjoner mellom Gjøl og hennes omgivelser. Et annet sentralt argument i ANT er at mennesker og ting i relasjoner skal håndteres på lik linje. Det betyr at både mennesker og ikke-menneskelige kan innta aktørstatus. Det som er avgjørende for om noe har aktørstatus, er at det påvirker, har effekt. Gjøl blir til en aktør når hun har virkning og har en effekt på nettverket. Disse perspektivene skal jeg benytte meg av når jeg skal beskrive hvordan båten har forflyttet seg og blitt transformert i tiden hun har stått på land.

Et annet viktig moment i ANT er diskusjonen om hvordan kunnskaper, teknologier eller gjenstander kan flyttes rundt i verden, i et nettverk, og fortsatt kunne bevare sin betydning og funksjon. Slike forflytninger av kunnskap omtaler sosiolog Bruno Latour som ”immutable mobiles”. Han argumenterer for at det er fastheten til det som flyttes rundt som er avgjørende for om det kan fortsette å eksistere og fremstå som fakta (Latour, 1987, s.223). Dette synet har blitt utfordret, og det påstås at ting eller gjenstander som er fleksible og tilpasningsdyktige kan være vel så sterke som faste nettverksobjekter (Laet & Mol, 2000, s. 26). Dette er to ulike måter å tilnærme seg materialitet på. De bygger begge på ideen om at materialitet er relasjonell, begge typer objekter blir til gjennom relasjoner, men der den ene er avhengig av stabilitet, er den andre avhengig av ustabilitet. Disse perspektivene skal jeg ta med videre i min analyse av hvordan båten har forflyttet seg geografisk og mellom museer. Det siste perspektivet jeg har latt meg inspirere av er å se Gjøl i lys av at ting kan ha flere identiteter. Jeg benytter meg her av perspektiver fra filosofen Annemarie Mol om at ting blir til og forsvinner i de praksiser de integreres inn i, og at ting er multiple (2002, s. 5). Med et slikt perspektiv skal jeg undersøke Gjøl som en kompleks gjenstand som kommer i flere versjoner.

I oppgaven skal jeg undersøke følgende problemstillinger: Hva slags gjenstand er Gjøl? Hvor mye har hun endret seg gjennom hundre år som utstillingsgjenstand? Har hun vært en stabil og fast nettverksgjenstand, eller har hun tvert om vært flytende og ustabil? Har hun forandret seg fra å være det ene til å bli det andre? Jeg skal undersøke hennes forflytninger, skiftende

omgivelser og det arbeidet som har blitt gjort med og på båten, de forbindelser som har oppstått og som har formet henne. Analysen vil vise at Gjølha har blitt gjort svært forskjellig, at flere versjoner har oppstått, men at disse versjonene også henger sammen.

Museologi og materialitet

Denne oppgaven er skrevet innenfor et museologisk fagfelt. Museologi er et tverrvitenskapelig forsknings- og studieområde, hvor museet i en vid forstand står i fokus og ulike perspektiver bringes frem. Museologiske problemstillinger vokste frem på slutten av 1800-tallet, parallelt med en stor oppgang i museumsetableringer. Dette resulterte i at det ble skrevet om ulike praksiser på museene, særlig de tekniske aspektene, men også om hvilken samfunnsrolle museene skulle ha (Amundsen & Brenna, 2010, s. 11). Utviklingen av det museologiske fagfeltet blir beskrevet for å ha vært fragmentarisk, der ulike miljøer og disipliner hadde lite oversikt over hverandres arbeider. På 1990-tallet ble begrepet ”ny museologi” etablert. Kunsthistoriker Peter Vergos bok *The New Museology* fra 1989, ble en sentral utgivelse for den nye museologien, og brakte med seg flere kritiske perspektiver til museumsforskningen. Vergo ønsket at den nye museologien i mye større grad enn tidligere skulle stille kritiske spørsmål rundt museenes hensikt og samfunnsrolle (1989, s. 3). I boken skriver han at den gamle museologien har handlet ”...too much about museums methods, and too little about the purposes of the museums.” (Vergo, 1989, s. 3). Museenes form og innhold skulle ikke tas som noen selvfølge. En sentral aktør i det museologiske fagfelt på 2000-tallet er Sharon Macdonald, i innledningen til artikkelsamlingen ”*A Companion to Museum Studies*” argumenterer hun for at museumsstudier i dag er et av de mest tverrfaglige områdene i akademien. Macdonald skriver at museumsstudier i dag kjennetegnes av erkjennelsen av at museer er mangfoldige og komplekse, og at det er ved å bruke ulike perspektiver og tilnærminger vi best kan forstå praksiser i og rundt museene (2011, s. 2). I sin bredeste forstand argumenterer museolog Brita Brenna at museologi kan forstås som ”...en studie av menneskenes relasjon til verden – intet mindre.” (2009, s. 65). Med et bredt museologisk perspektiv kan man altså også vende blikket bort fra museene og belyse ulike momenter som omfatter menneskers relasjoner til kultur og bevaring. I oppgaven skal jeg nettopp bruke tverrfaglige perspektiver. Dette skal jeg gjøre ved å kombinere ANT-begreper med perspektiver fra fartøyvern, og slik belyse hvordan Gjølha som en museumsgjenstand har endret seg.

Tradisjonell tilnærming for fag som er nært knyttet til studier av gjenstander, som for eksempel arkeologi, etnologi og kulturhistorie, har hatt et meget empirinært fokus på gjenstander. Utover på 1980 og 1990-tallet skiftet flere av disse fagene fokuset bort fra gjenstandene, til å heller studere sosiale systemer og kulturelle ideer, det som omtales som den språklige vendingen; "the linguistic turn" (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 9). Tingene ble tolket for å være passive, og som noe som kun ga begrenset kunnskap om det levde og det tenkte (Olsen, 2004, s. 2). Det siste tiåret har interessen for materiell kultur på nytt vokst frem og blitt tatt inn i varmen i akademiske vitenskapelig undersøkelser, med fokus på de prosesser og relasjoner som det materielle inngår i og gjøres i (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 15). Begrepet materialitet har vært mye diskutert og det finnes ulike tilnærminger til begrepet. Min forståelse av begrepet springer ut av antologisamlingen *Materiell kultur og kulturens materialitet*, der materialitet defineres som noe som ser ut over "...tingens fysiske (materielle) egenskaper, til den sosiale vekselvirkningen mellom tingene og menneskene på bakgrunn av nettopp tingenes fysiske egenskaper." (Rogan & Naguib, 2011, s. 10). Materialitet angår hvordan tings "...materielle egenskaper på grunnleggende vis påvirker menneskelig atferd, hvordan de både gir folk muligheter og makt, og hvordan de setter begrensninger." (Rogan & Naguib, 2011, s. 10). Et sentralt poeng er at det er en kobling mellom mennesker og den materielle verden, der de både styrer og blir styrt, men uten at det står et fullkommet skapende eller handlende subjekt bak. I artikkelsamlingen *Materialiseringer: Nye perspektiver på materialitet og kulturanalyse* skriver Tine Damsholt og Dorte Gert Simonsen at i studier av materialitet er det særlig viktig å stille spørsmålene om "...hvad det materielle gør i verden, og hvordan det materielle gjøres i konkrete tidslige og rumlige kontekster." (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 13). Materialiseringer kan forstås som noe som er aktivt og i konstant bevegelse, og ved å fokusere på praksiser og på, "...hvordan fænomener gjøres og gjøres om i altid igangværende prosesser.", kan man studere materialiseringsprosesser (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 15).

Tradisjonell tilnærming i fartøyvernet har vært at fartøy skal bevares flyttende på vann og helst være i bruk. I fartøyvernet peker det seg ut to ulike syn på bevaring av fartøyer i Norge. Den ene siden fokuserer hovedsakelig på historiske kunnskapsverdier og har som siktemål å bevare skipet "slik det faktisk var", mens det på den andre siden legges mer vekt på bruk og samtidsprosess (Eikli, 2003, s. 4). Da Gjøa kom tilbake til Norge 1972 ble det bestemt at båten skulle bevares på land. Båten var i tillegg i en svært dårlig tilstand og det var lite originalt materiale igjen. Gjøa har derfor aldri blitt definert som et verneverdig fartøy. Båten

har i stedet blitt gitt betydning ut i fra flere forskjellige funksjoner. Den har blitt definert som Gjøl i seg selv, et historisk monument, en museumsgjenstand og et gammelt fartøy. Et fellestrekk i mye av den forskingen som har forgått på fartøy, har vært at båten som form er blitt studert ut i fra et bygningsperspektiv heller enn et båtbruksperspektiv. Etnolog og båtforsker Terje Planke argumenterer for at i den grad man studerer båten ut fra et bruksperspektiv, "...så fjerner man seg fra å studere båten, til å studere effekter i form av økonomisk betydning og sosiale strukturer." (2001, s. 30). Årsaken til dette forklares av å henge sammen med kildesituasjonen, at "Det har vært lettere å finne fram til båtbyggere enn båtbrukere, som har inngående kunnskap om båten." (Planke, 2001, s. 30). Et annet fellestrekk har vært at fartøy undersøkes som typer og klasser, og at dette gjøres ut ifra byggeteknisk og estetisk perspektiv, mer enn det gjøres undersøkelser av båtbruk og studier av båten i fart. Det argumenteres for at dette kommer som et resultat av at "...det er enklere å beskrive gjenstander enn prosesser og bevegelse." (Planke, 2001, s. 30). I oppgaven kommer jeg nettopp til å undersøke Gjøl som en gjenstand som er bevegelig og som inngår i prosesser, ikke som et fartøy på vann, men som en museumsgjenstand.

Teori - Analytiske verktøy: Aktør nettverksteori

Aktører, relasjonell materialitet og nettverk

Aktør – nettverksteori (ANT) er en teoretisk retning utviklet innenfor vitenskapssosiologien. ANT er ikke et homogent fagfelt og internt finnes det flere ulike oppfatninger for hvordan det kan brukes (Damsholt, 2009, s. 23). ANT er både utbredd i feltet STS – Science and Technology Studies og i kulturvitenskap, og brukes i studier av materialitet. Med et slikt teoretisk perspektiv ønsker man å undersøke hva som er bakgrunnen for at noe fremstår som realitet/sannhet. I ANT er ingenting fastlagt eller bundet, ting transformeres og endres. Sentrale begreper i aktør nettverksteori er aktører, nettverk og relasjonell materialitet. I kjernen i ANT ligger troen på at materialitet ikke er en iboende kvalitet i ting, men heller noe som må ses på som en relasjonell effekt (Law, 1999, s. 3). Den britiske sosiologen John Law forklarer ANT som: "Entities take their form and acquire their attributes as a result of their relation with other entities" (1993, s. 3-4). Objekter, enheter og materiale eksisterer ikke av og for seg selv, men genereres og formes av deres relasjoner til andre aktører i et nettverk. Relasjoner i et slikt perspektiv innebærer kategorier som 'mennesker', 'ikke-mennesker', 'natur', 'kultur' og 'samfunn', og tolkes som utfall eller effekt, ikke som forklarende resurser

(Law, 2008, s. 3). Poenget med en slik tilnærming er å prøve å finne ut hvor ”many participants are gathered in a thing to make it exist and to maintain its existence.” (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 26).

I ANT settes det ikke opp et tradisjonelt skille mellom mennesker som subjekt og ting som objekt. Poenget er ikke å ilegge gjenstander egen frivilje eller handlekraft. I stedet argumenteres det for at både mennesker og ikke-mennesker skal undersøkes på lik linje, med utgangspunkt i at ingen av dem kan oppfattes som helt suverene aktører. Ingen aktør kan styre og velge helt fritt, men påvirkes av tid, rom og sted (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 25). En aktør i et ANT perspektiv er ”not the source of an action but the moving target of a vast array of entities swarming toward it” (Latour, 2005, s. 46). Aktører kan være mennesker, værforhold, økonomiske endringer, museumsobjekter, det kan være hva som helst som bidrar til at handling og transformasjon skjer. Et viktig poeng i ANT er at man ikke på forhånd kan bestemme hvem aktørene vil være, men at dette må bestemmes empirisk, man skal følge aktørene (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 24). Ved å gjøre dette er det mulig å få øye på aktører som er lite synlig når man for eksempel studere et museumsobjekt. Som eksempel på hvordan nettverk oppstår brukes en jordstengel, et rhizom som illustrasjon. Relasjoner og nettverk i ANT er ikke stabile, men heller kaotiske og tilfeldige, og kan sammenlignes med et rhizom med utløpere og sideskudd, som frigjør seg fra moderplanten og danner nye planter med ny utløpere (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 24). Transformasjonene som rhizomet gjennomgår sammenlignes med hvordan det romlig, kroppslige og gjenstandene til en hver tid formes og endres gjennom koblinger, som igjen danner nye forbindelser (Damsholt & Simonsen 2009:24). Etnolog Anne-Sofie Hjemdahl skriver i sin Dr. gradsavhandling *Liv i museet – Kunstindustrimuseet i Oslo gjør kropp med moteklær, 1928-1960*, at ”Fordi tingens betydning endrer seg med hvilken relasjoner de står i, må tingene også studeres i relasjon.” (2013, s. 34). Perspektivene fra ANT om relasjonell materialitet og at også ting kan ha aktørstatus, skal jeg ta med meg inn i oppgavens analyse av Gjøl.

Bevegelse mellom stabil nettverks gjenstand og flytende gjenstand

Langdistansekontroll og hvordan det er mulig å flytte kunnskaper/teknologier til nye steder og kulturer er annet sentralt tema i ANT. Denne diskusjonen er også relevant for hvordan ting eller museumsobjekter flyttes rundt, og i oppgaven skal jeg belyse hvordan Gjøl har blitt påvirket av hun har forflyttet seg geografisk og mellom museer. Sosiolog Bruno Latour

bruker begrepet uforanderlige bevegeligheter ”immutable mobiles” og kalkulasjonssentra ”centres of calculation” til å beskrive hvordan noe kan flyttes på, og allikevel beholde sin form og mening (Law & Singleton, 2003, s. 3). Immutable viser til evnen til å beholde kunnskapen uforandret, mens mobiles viser til transporten av kunnskapen i et vitenskapelig nettverk (Hjemdal, 2013, s.38). Poenget er at kunnskapen/teknologien/objektet må være mobil, og samtidig stabil, for at det skal kunne styres på avstand og flyttes rundt i nettverk. Immutable mobiles forklarer hvordan ting kan bevege seg vekk fra sentrum til periferien og tilbake uforandret. Det er fastheten til kunnskapen, som er avgjørende for mulighetene til å kunne flytte seg uforanderlig rundt. Immutable mobiles holdes sammen av sin tilhørighet i et stort nettverk, og som gjør det mulig for objektet å opprettholde sin form. Hvis nettverket opphører, så opphører også immutable mobiles (Law & Singleton, 2003, s.3). I oppgaven skal jeg omtale immutable mobiles som et ’fast nettverksobjekt’. I lys av et slikt perspektiv skal jeg undersøke det arbeidet som gjøres for etablere og vedlikeholde Gjøa som et fast nettverksobjekt.

Latour sitt perspektiv på langdistansekontroll har blitt utfordret av blant annet Annemarie Mol og Marianne de Laet. I deres artikkel *The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology* argumenterer de for at kunnskap og objekter også kan være mer fleksible, og bruker begrepene ’mutable mobiles’ og ’fluid’ til å beskrive dette. Begrepet *mutable mobiles* kan oversettes til fleksible mobiler, mens fluid til noe som er flytende/løst. Mens det som beskrives som immutable mobile opprettholdes av stabile relasjoner, kan flytende objekter tenkes som et sett av relasjoner som endres, objektet kan til og med være avhengig av endringer for å kunne forbli det samme (Ruud, 2012, s. 29). Ved å bruke poenger fra Laet og Mol kan man se på museumsgjenstander som ikke-faste enheter og at ”...in travelling to ’unpredictable’ places, an object that isn’t too rigorously bounded, that doesn’t impose itself but tries to serve, that is adaptable, flexible and responsive – in short, a fluid object – may well prove to be stronger than one which is firm.” (2000, s. 26). De argumenterer for at ’faste nettverksobjekter’ kan være vanskelig å finne, men at de heller kan være mer flytende objekter.

På grunnlag av diskusjonen ovenfor kan man sette opp to ulike modeller. De bygger begge på ideen om at materialitet er relasjonell, begge typer objekter blir til gjennom relasjoner, men der den ene er avhengig av stabilitet (stabilt nettverksobjekt), er den andre avhengig av ustabilitet (flytende objekt). Det kan tenkes at et objekt kan være en av disse typene, at det

kan defineres som et sted midt i mellom de to eller at det kan være begge typer (Ruud, 2012, s. 30). John Law og Vicky Singleton diskuterer i sin artikkel *Object lessons*, objekter som immutable mobiles og mutable mobiles. De foreslår at ved å se på objekter som immutable konfigurasjoner av relasjoner "...then these are at best only the tip of the iceberg.", mens resten av det usyngelige arbeidet "...lies below the waterline." (Law & Singleton, 2003, s. 5). De tolker det som at hvis man ønsker å studere og forstå objekter, så må man "...attend as much to the mutability of what lies invisible below the waterline as to any immutability that rises above the surface." (Law & Singleton, 2003, s. 5). Denne "toppen av et isfjell" metaforen kan overføres på polarskipet GjØa eller andre museumsgjenstander, ved første øyekast kan ting se ut til å være avhengig av et stabilt nettverk, men ved nærmere undersøkelser, trer det usyngelige arbeidet frem, og ting viser seg å være flytende, avhengig av skiftende relasjoner.

Gjenstander i forskjellige versjoner

Gjenstander generelt, og museumsgjenstander og kulturminne-ting spesielt, kan fremstå å ha ferdige karaktertrekk. Det at de er så konkrete, gjør at deres meningsinnhold kan fremstå som selvsagt og uangripelig. Dette er et poeng jeg ønsker å belyse i analysen. Jeg skal her bruke begrepet enacted realities: det at det kan finnes forskjellige versjoner av samme ting. Enact kan oversettes til verbet 'å gjøre'. Den nederlandske filosofen Annemarie Mol, diskuterer i boken *the body multiple* objekter som enacted realities. Mol argumenterer for at fenomener, eller objekter, gjøres forskjellig i ulike praksiser, og at de derfor også må studeres i praksis for kunne se hele deres kompleksitet (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 28). Videre argumenterer Mol "If practices are foregrounded there is no longer a single passive object in the middle, waiting to be seen from the point of view of seemingly endless series of perspectives. Instead, objects come into being, and disappear, with the practices in which they are manipulated." (2002, s. 5). Ved å se på objekter som multiple kan man undersøke hvordan de gjøres forskjellige gjennom forskjellige, men relaterte praksiser (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 29). Med det slikt perspektiv kan man belyse hvordan noe man kunne tro kun var én ting, egentlig er flere. Det er disse forskjellige versjonene som skal spores opp i oppgaven. Jeg skal bruke Mol sine poenger om enacted realities og ting som multiple til å undersøke hvordan GjØa gjøres ulikt, gjennom ulike praksiser.

Situasjoner som kan få objektene til å "snakke"

I ANT studier har det blitt viet mye oppmerksomhet til kontroverser når objekter eller fenomener skal undersøkes. Kontroverser oppstår når det ikke finnes enighet, eller at det er strid om hva et fenomen er/ skal være. Latour forklarer at hvis man skal analysere et objekt er man avhengig av at objektene produserer spor, hvis de ikke tilbyr noe informasjon til observatøren vil de heller ikke ha noen synlig effekt på andre aktører. De forblir stille og er ikke lenger aktører. På den andre siden, påpeker Latour, at objekter nettopp er veldig gode på å være stille. Det er objektets natur – gjennom sine relasjoner til mennesker, å raskt skifte fra være formidlere til å bli mellomledd uten større betydning (Hjemdahl, 2013, s. 42). Man trenger derfor redskaper som kan få objektene til å 'snakke', til å gi beskrivelser av seg selv, og hvordan de har effekt på mennesker eller ikke-mennesker (Latour, 2005, s. 79). Forskjellen på menneskelige aktører og objekter, sier Latour, er at når menneskelige aktører blir mediatorer, det vil si formidlere som har effekt og som bringer prosessen videre, trer objektene i bakgrunnen. Dette betyr ikke at objektene slutter å handle, men at deres virkemåte ikke lenger er synlig forbundet med de vanlige sosiale bånd, "...objekter ser ut til å være forbundet med hverandre og med sosiale bånd kun i øyeblikk." (Hjemdal, 2013, s. 42-43). Latour argumenterer derfor at det er disse øyeblikkene, forbindelsene, man må forsøke å spore opp. Og det er her kontroverser kommer inn, Latour skriver at ved å studere innovasjoner og kontroverser, så vil objektene kunne tre frem og bli synlige over lengere øyeblikk. En annen tilnærming som Latour beskriver er ved å studere objekter over tid, eller avstand i rom, eller avstand i ferdighetsnivå slik som er tilfellet innenfor læring. Han beskriver også en tredje tilnærming der fokuset er på ulykker, sammenbrudd og streiker gjør at helt stille objekter trer frem og blir til absolutte mediatorer. Til slutt beskriver han hvordan objekter på museer, som har forsvunnet helt i bakgrunnen, kan bringes frem i lyset igjen ved å benytte seg av arkiver, dokumenter, memoarer, museumssamlinger og lignende, til å kunstig produsere de kriser som oppstod da maskiner, systemer og apparater og redskaper ble født (Latour 2005, s. 81). Ved å benytte meg av perspektiver fra ANT i oppgaven skal jeg undersøke Gjøa som relasjonell materialitet. Jeg skal undersøke om båten som nettverksobjekt og flytende objekt, og jeg skal belyse praksisene som gjøres og at de gjøres forskjellig.

Kilder og metode

På Norsk Maritimt Museum ble jeg møtt av arkivansvarlig som tok meg til biblioteket. Jeg ble vist til et bord som jeg kunne arbeide på, og kort tid senere ble jeg overrasket alle

tilgjengelige kilder som finnes om Gjøl i deres arkiver. Foran meg på bordet hadde jeg fire tykke grønne permer. Materialet var delt inn i kategoriene Gjøl 1, Gjøl 2 og Gjøl 3, der perioden skipet var i San Francisco stod for det største kildegrunnlaget. I tillegg fantes det flere bøker som på ulike måter omhandler Gjøl. Innholdet ble studert med stor nysgjerrighet. I gjennomgangen av permene dukke det opp flotte håndfargete postkort med Gjøl som motiv, fotografier av en ung kronprins Olav og kronprinsesse Martha som besøkte skipet i San Francisco, og en invitasjon til æresmiddag for Gjøl-ekspedisjonens deltagere. Her var det også håndskrevne brev, skipstegninger, en rekke avisartikler og notiser om Gjøl, samt konserverings- og tilstandsrapporter. Materialet var stort og mangfoldig, og gav et innblikk i Gjøl historie og dokumenterte en rekke forskjellige praksiser og hendelser som har foregått over et lengere tidsrom.

Spørsmålet jeg stilt meg: hvordan kan jeg bruke dette materialet til å fortelle noe nytt om Gjøl? Det som ble tydelig er hvor mye arbeid som har blitt lagt ned for at båten skulle overleve som en museumsgjenstand. Ikke bare i perioden skuta var i San Francisco, men også etter den kom tilbake til Norge i 1972. Gjøl viste seg å være en gjenstand som hadde inngått i et stort nettverk av ulike aktører og praksiser, både planlagte og ikke-planlagte: Amundsen, ulike minnepraksiser, regjeringer, foreninger, museer, norsk-amerikanere, postkort, restaureringsrapporter, stormer, de olympiske leker og antikvariske praksiser. Jeg bestemte meg for å gå kronologisk igjennom materialet for å skaffe meg en god oversikt over empirien. Et poeng i ANT, er at man skal følge aktørene og la de peke hverandre ut (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 24). Ved å gjøre dette har jeg også måtte gå ut av museets arkiver og til andre arkiver. Kildene tok meg forskjellige steder, og har gjorde det mulig å belyse hendelser og relasjoner mellom Gjøl og hennes omgivelser som ikke er fullt så synlige. Det største kildegrunnlaget for oppgaven har vært Norsk Maritimt Museum sitt arkiv. Museet er innehaver av den største samlingen av kilder som vedrører Gjøl. Arkivet oppstod i forbindelse med Norsk Sjøfartsmuseum sin overtagelsen av Gjøl i 1972. Museet fikk da overlevert styreprotokollen til Gjøl Foundation og et bildearkiv fra fartøyet ankomst til San Francisco i 1906. I dag består arkivet av en samling avisutklipp, fotografier, brev, dokumenter, brosyrer, invitasjoner, ulike arrangement programmer, artikler, skips-tegninger, søknader og konserverings-og tilstandsrapporter. For å systematisere og skaffe meg et overblikk over kildene, har jeg delt de inn i etter ulike kategorier: avisutklipp, bilder, dokumenter, brev, artikler og tidsepoker. Dette har vært viktig for å få festet de ulike

hendelsene til tid og rom, og for å få oversikt over forskjellige kilder som omtaler samme saker.

Kulturhistoriker Anne Eriksen belyser et viktig problem når man skal studere museer eller museumsgjenstander i historiske perspektiver. Det har blitt lagt liten vekt, fra museenes side, på å dokumentere egen formidlingsvirksomhet (Eriksen, 2009, s. 182). Dette er også tilfellet med Gjøa. Det finnes få dokumenter som beskriver utstillingsproduksjon eller som kan belyse strategier om hvorfor de gjorde som de gjorde når skuta skulle utstilles i San Francisco. Fotografier har derfor vært viktige kilder i arbeidet med å analysere Gjøa, særlig i perioden hun var i San Francisco siden de skiftelige kildene er få og fragmentariske. Jeg har også gått til avisene og deres fremstilling av hendelsesforløp Gjøa har inngått i. De digitaliserte nettavisarkivene Chronicling America - Historic American Newspapers og Aftenposten-arkiv har vært sentrale i undersøkelsene. I tillegg, har bildearkivet til San Francisco Public Library blitt brukt i undersøkelsene. Perioden da skuta var hos Norsk Sjøfartsmuseum er bedre dokumentert. Her består materialet i hovedsak av konserverings- og tilstandsrapporter. For å få hente inn mer informasjon fra denne tiden har jeg hatt samtaler med konservator Ove Rostrup og tidligere direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum Bård Kolltveit. I arbeidet med Frammuseets Gjøa har jeg ikke hatt tilgang til noe arkiv eller utstillingsdokumenter. For å skaffe informasjon om museets tanker om Gjøa og den nye utstillingen har jeg hatt samtaler med museumsdirektør Geir Kløver.

Gjøas bakgrunn

Nordvestpassasjen

Nordvestpassasjen er sjøveien nord for det nordamerikanske kontinentet som forbinder det nordlige Atlanterhavet med det nordlige Stillehavet. De første forsøkene på å utforske og finne veien gjennom Nordvestpassasjen går helt tilbake til 1500-tallet. Europeerne ønsket å finne en raskere handelsrute til Kina og det fjerne Østen (Frammuseet, 2013). Det ble gjennomført en rekke ekspedisjoner for å finne passasjen, men uten hell. En sentral årsak til dette var isen, som var vanskelig å passere. I tillegg, var området dårlig kartlagt og gjorde det uoversiktlig å finne frem. Etter hvert forsvant håpet om handelsmessige fordeler ved Nordvestpassasjen, og utforskningen fikk mer vitenskapelig interesse og geografisk oppdagelsestrang (Nordvestpassasjen, 2005-2007). En av de mest berømte ekspedisjonene

knyttet til passasjen, er forsvinningen av Franklin-ekspedisjonen. Engelskmannen John Franklin dro ut i 1845 med sine to skip Erebus og Terror, og med et mannskap på 129 mann. Forsvinningen førte til at Nordvestpassasjen fikk en nesten mytisk karakter, og i tiden etter ble det organisert mange ekspedisjoner på leting etter Franklin og hans mannskap. Da Roald Amundsen drøyt 50 år senere seilte med Gjøa gjennom hele Nordvestpassasjen var det ikke bare en stor nasjonal bragd, det var en internasjonal nyhet.

Gjøa bygges

Jakten Gjøa ble bygget i 1872 av skipsbygger Knut Næs ved Rosendal verft i Hardanger. Gjøa er en Hardangerjakt¹. En jakt er en bred, liten hurtigseilende fraktskute med en mast. Kjennetegnet på jaktene er akterspeilet, klyverbom og gaffelrigg. I hovedsak ble jakten brukt som fraktfartøy i kystfart for å frakte fisk fra Nord-Norge til Vestlandet. Bruk av jakter i Norge var mest utbredt på 1800-tallet (Jakt, 2005-2007). Gjøa ble bygd på bestilling av nordlandsskipperen Asbjørn Sexe. Skipstømmeret som skuta ble laget av kommer fra skogene ved Bjørgane i Ølve, mens masta og rundholtene ble hentet på Varaldsøy (Frammuseet, 2013). Under sjøsettingen av Gjøa skal kaptein Sexe ha blitt truffet av en kile på munnen. Mens blodet rant fra munnen, skal han ha kommentert ” Jeg har fått mang et godt kyss av Gjøa, men aldri så kraftig som i dag”. (Frammuseet, 2013). I skutas første bruksperiode ble den brukt til å fraktet sild langs norskekysten. Fraktfart langs kysten med jakter var en meget viktig del av norsk sjøfart på 1800-tallet. I 1882 totalforliset Gjøa ved Kabelvåg og vraket ble solgt til O.J. Kaarbøe i Svolvær. Skuta ble reparert og solgt videre til Tromsøskipperen Hans Kristian Johannesen. Under eierskap av Johannesen seilte Gjøa turer i Nordishavet, og var både ved Grønlandskysten og ved Svalbard.

Polarjakten Gjøa

Etter å ha blitt brukt i nesten 30 år i den norske fiskerinæringen kjøpte Roald Amundsen Gjøa i 1901 for 10 000 kroner. Amundsen ønsket å bruke skuta i sin planlagte ekspedisjon gjennom Nordvestpassasjen. For å forsikre seg om at skuta ville klare en reise gjennom den arktiske isen, tok Amundsen sommeren 1901 skuta på seilaser i Nord-atlanteren mellom Norge og Grønland (Baker, 1952, s. 8). For at skuta skulle tåle presset fra isen foretok Amundsen flere endringer på Gjøa. Tromsø Skipsverft fikk i oppdrag å klargjøre skuta med blant annet ekstra

¹ I oppgaven skal jeg bruke begrepene jakt, fartøy, båt, skip og skute som fellesbetegnelser om Gjøa for å variere

fortømrings og forbindelser, la på ishud og ordnet inventar. I tillegg ble det installert en 13 HP, 2 sylindere, ”Dan” parafin motor om bord (Baker, 1952, s. 8). Motoren skal ha vært en av de første glødehodemotorene i bruk i Norge, og som Amundsen senere beskrev som viktig for at ekspedisjonen ble vellykket (Berghei, 2013). Målet for ekspedisjonen var å bli de første til å erobre Nordvestpassasjen, en reise som ingen tidligere hadde klart å gjennomføre og som det var knyttet stor prestisje til. I tillegg, var planen at de skulle gjennomføre grundige vitenskapelige undersøkelser, som blant annet kunne bidra til å øke forståelsen av den magnetiske nordpol.

Ekspedisjonen

Den 16. juni 1903 seilte Gjøl fra Kristiania på vei mot Nordvestpassasjen. Mannskapet bestod av Kaptein Roald Amundsen, løytnant Godfred Hansen, Anton Lund, Helmer Hansen, Adolph H. Lindstrøm, Peder Ristvedt og Gustav Juel Wiik. Ekspedisjonen fikk et lengre opphold da Gjøl lå fast i isen i to år på Kong William Land i Nord-Canada. Amundsen døde overvintringsleieren for Gjølahavn. I denne perioden gjennomførte Amundsen og hans mannskap magnetiske, astronomiske og meteorologiske undersøkelser. Blant annet dro de på turer med hundespenn, for å gjøre målinger som underbygget bestemmelsen av posisjonen og bevegelsen av den magnetiske nordpol. I tillegg samlet Amundsen en stor samling av antropologisk objekter fra Netsilik inuitene som levde der (Norsk rikskringkasting, 2013)².

Den 13 august 1905 fortsatte de ekspedisjonen og seilte lengere syd enn noen annen ekspedisjon hadde gjort tidligere. Etter to ukers seiling møtte de på den amerikanske hvalfangerskuta ”Charles Hanson” sydvest for Banks Island den 26. august 1905, og mannskapet forstod at de hadde klart å seile gjennom Nordvestpassasjen (Berghei, 2013). Mannskapet ble nødt til å ta enda en overvintring da Gjøl ble frosset inne i isen ved King’s Point på den nordlige kysten av Canada. Den 31. august 1906 ankom skuta Nome i Alaska, her ble den første feiringen av fullførelsen av Nordvestpassasjen holdt. De satte så kurs mot San Francisco og ankom byen 19. oktober 1906, og satte med det et endelig punktum for den tre år lange ekspedisjonen. Det er ved Gjøl’s ankomst til San Francisco at oppgavens analyse starter.

² Samlingen består av over 1000 gjenstander og ble gitt i gave fra Amundsen til Universitetet i Oslo. Deler av denne samlingen har stått utstilt på Historisk Museum i Oslo. I 2013 ble utvalgte deler av samlingen tilbakeført til Gjølahavn, der de skal stilles ut i et nytt kulturhus som bygges.

Oppgavens oppbygning

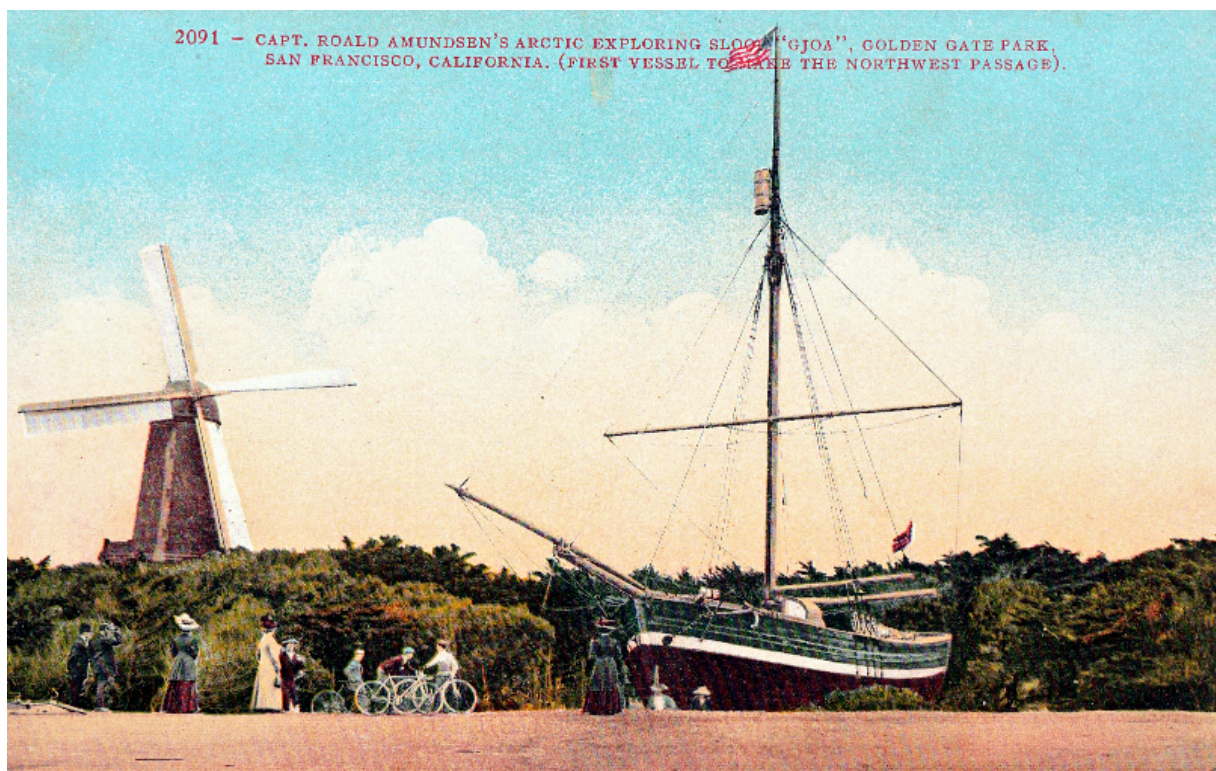
I kapittel 1. presenteres oppgavens tema og problemstillinger. Det følger så en del der det museologiske fagfeltet introduseres der jeg redegjør for begrepet materialitet. Det gis her et innblikk i tradisjonell tilnærming til ting og gjenstander for fagdisipliner som har dette som studiefelt, og det klargjøres for tradisjonell tilnærming til fartøy. Det blir deretter redegjort for de teoretiske ANT perspektivene som skal benyttes i oppgaven. I neste del blir de ulike kildene jeg har benyttet meg av redegjort for, og jeg presenterer hvordan jeg har arbeidet med materialet. Helt til slutt, før analysekapittelene, begynner presenteres Gjòa og hennes reise gjennom Nordvestpassasjen.

I de neste tre kapittelene gjøres analysen Gjòa. I kapittel 2: *Golden Gate Parks Gjòa*, tar jeg utgangspunkt i perioden da Gjòa var i San Francisco. Her belyser jeg hvordan Gjòa ble etablert som et monument, og hvor vanskelig det var å bevare henne. I kapittel 3: *Norsk Sjøfartsmuseums Gjòa*, redegjøres det for hennes nye omgivelser på Bygdøy, og hvordan de gjensidig har påvirket hverandre. I denne delen går jeg også inn mer spesifikk i museale bevaringspraksiser og fartøyvernpraksiser, med hensikt om å belyse hvordan båten gjøres forskjellig. I kapittel 4: *Frammuseets Gjòa*, undersøkes det hvordan båten etableres og defineres på nytt. Det belyses hvordan symbolverdien til Gjòa har blitt styrket og hvordan verneverdien redegjøres på ny. Helt til slutt i oppgaven følger det et konklusjonskapittel. Her redegjør jeg for oppgavens analyse og drøfter min resultater i lys av de teoretiske perspektivene som har blitt anvendt.

Kapittel 2. Golden Gate Parks Gjøa

San Francisco. 1906 - 1972

Gjøa ble utstilt i Golden Gate Park ved Ocean Beach i San Francisco fra 1909 til 1972. Det harde klimaet på Ocean Beach og en rekke episoder av hærverk førte til stor slitasje og det har ikke vært noen selvfølge at skipet skulle overleve til i dag. I dette kapitlet skal jeg belyse en svært hendelsesrik og problemfylt periode i båtens utstillingshistorie.



Bilde 1. Håndfarget postkort av Gjøa i pittoreske omgivelser i San Francisco. Foto: Norsk Maritimt Museum.

En stormfull velkomst

Polarskuta Gjøs siste seilas gikk fra Nome i Alaska til San Francisco, og var blant skutas hardeste reiser. Utenfor kysten til San Francisco ble jakten truffet av en så sterk storm at det var fare for at skipet skulle forlise. For å at ikke skipet skulle synke, helte mannskapet olje på havet som et forsøk å prøve å redusere de kraftige bølgene som holdt på å ødelegge skuta (The Salt lake Tribune, 1906, Engvik, 1996, s. 115). Etter en flere timer lang kamp mot havet, løyet vinden, og et annet skip kom Gjøa til unnsetning og tauet henne til land. Den 19.

oktober 1906 ankom skipet San Francisco. Til tross for at byen noen måneder tidligere hadde blitt utsatt for et kraftig jordskjelv og en brann som nesten la hele byen i ruiner, ble det arrangert en storslått feiring av Gjølø og hennes mannskap den 21. oktober. Under markeringen ble Gjølø tauet av et annet skip på en paradetur rundt i bukta og mottok hyllest fra amerikanske krigsskip ved flaggsenkning og applaus fra mannskapet om bord (Engvik, 1996, s. 116). Etter paradeturen ble Amundsen og hans mannskap kjørt med hest og kjerre til Den Norske klubben i Pine Street hvor det ble holdt en stor bankett for 250 gjester. Feiringen av den vellykkede ekspedisjonen varte i flere dager, helt frem til Amundsen forlot San Francisco den 26. oktober med tog til Washington DC, for å treffe president Theodore Roosevelt (Filice 1962, s. 8, Engvik, 1996, s. 116). Etter dette ble Gjølø tauet til Mare Island like utenfor San Francisco, her ble hun liggende under marinens beskyttelse de neste tre årene.

Fremtiden til hardangerjakten skal ha blitt diskutert allerede kort tid etter at skipet ankom San Francisco. Under banketten skal O. A. Tveitmoe, som var presidenten for den norske foreningen The Norwegian Club, San Francisco, ha foreslått for Amundsen at jakten kunne bli liggende på Mare Island til Panamakanalen ble åpnet, før Amundsen seilte Gjølø hjem til Kristiania. Poenget med å vente til Panamakanalen var ferdig bygget, var at Gjølø kunne bli det første skipet til å seile rundt Nord-Amerika (Filice, 1962, s. 8). Her foreslås det at den historiske skuta skulle fortsette som fungerende seilskute, i nye farvann. Men den tre år lange ekspedisjonen gjennom Nordvestpassasjen hadde påført skipet stor slitasje, og for å kunne gjennomføre en ny lang reise trengte skipet flere omfattende reparasjoner og utbedringer. Dette hadde Amundsen ikke økonomiske midler til å gjennomføre og forslaget ble forkastet (Engvik, 1996, s. 116). I stedet valgte Amundsen å selge Gjølø for å skaffe penger til nye ekspedisjoner og han trakk seg ut av det nettverket som ville gjenetablere Gjølø som et polarhistorisk ikon på vann.

På tidlig 1900-tallet var det var mange nordmenn som hadde bosatt seg på Amerikas vestkyst og i San Francisco. For flere i det norske miljøet var det et ønske om at skipet skulle bli værende i byen. Norges generalkonsul i San Francisco på denne tiden var Henry Lund (1832-1919), og han var en sentral person i arbeidet for at skipet skulle bli i Amerika. Henry Lund var oppvokst i Moss og dro til Amerika på midten av 1800-tallet. Der etablerte han sitt eget eksport og import firma ved navn Henry Lund & co, før han i 1884 ble Norges generalkonsul (Aftenposten, 1919). I samarbeid med nordmenn som var bosatt på vestkysten organiserte

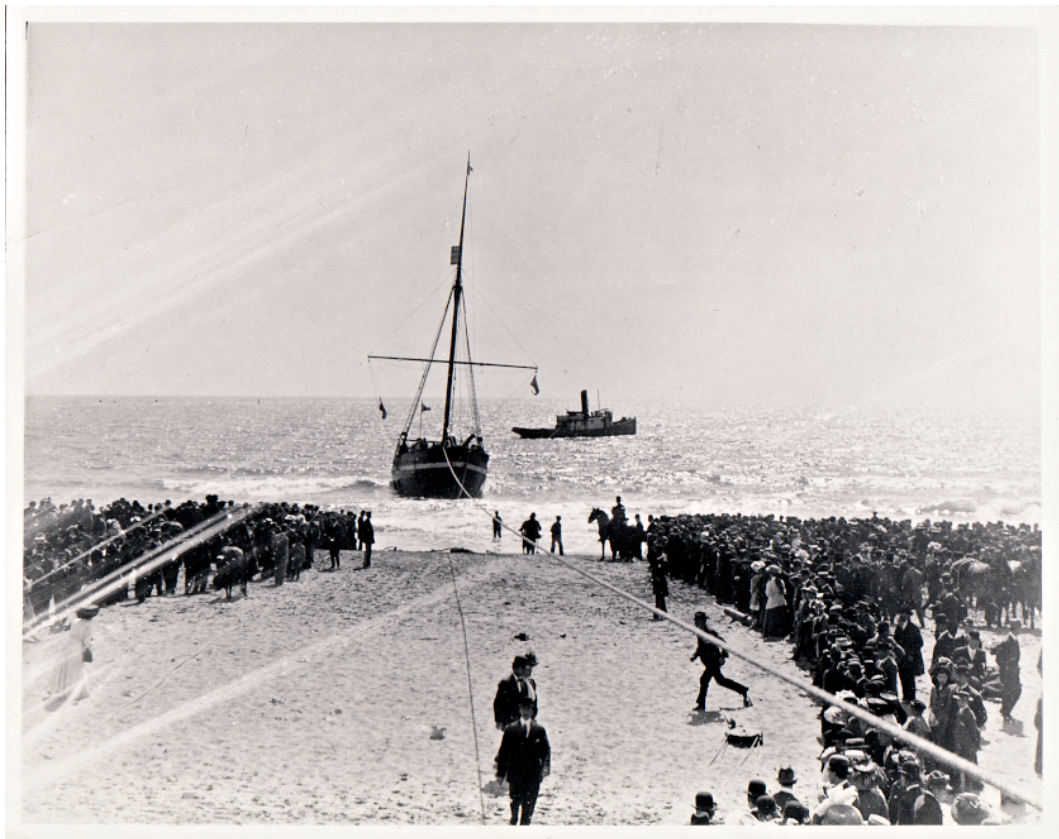
Lund en innsamlingsaksjon for å få samlet inn penger slik at skipet kunne kjøpes, settes på land og gi folk muligheten til se skipet. Innsamlingsaksjonene var vellykkede og Gjøl ble kjøpt fra Amundsen. Eierskiftet fører til at et nytt nettverk blir til, med aktører som ønsker om å gjøre Gjøl som et historisk skip og monument. Skipet endres fra å ha vært midtpunktet i nettverk der hun har vært båt på vann, til å bli midtpunkt i nettverk med aktører som vil bevare henne på land. På denne tiden var det ikke vanlig å bevare gammel skip og båter, særlig ikke på land. Etter oppkjøpet av Gjøl skal generalkonsul Lund ha fått instruks fra den norske regjering om å disponere skipet på en best mulig måte. Generalkonsulen overrakk Gjøl som en gave til byen San Francisco ”...to be preserved as a relic and a souvenir of the feat Captain Amundsen in the making a voyage through the Northwest Passage” (East Oregonian, 1909). Den 16. juni 1909 ble Gjøl offisielt overtatt av San Francisco Park Commission og var med det byens første historiske skip på land.

Allerede før båten ble satt på land kommer det frem at hun har ulik betydning og gjøres forskjellige, den gjøres som et historisk skip over en norsk bragd, og som San Francisco sitt første historiske skip. Dette kan ses i lys av Annemarie Mol's perspektiver om at ting gjøres forskjellig, de er enacted realities. Da Gjøl ankom San Francisco i 1906 gjennomgikk skipet en transformasjon fra sin posisjon som en solid ishavsjakt til status som et eldre og slitt fartøy. Etter forhandlinger og diskusjoner, der flere mulige nye versjoner ble foreslått, blir hun så etablert som et historisk utstillingsobjekt. Dette kom som et resultat av samspill og påvirkning fra forskjellige aktører som økonomi, Amundsens selvrealisering, det norsk-amerikanske samfunnet og vær og vind.

Skipet i parken

Den 4. juli 1909 ble Gjøl tauet fra Mare Island, hvor Gjøl hadde vært ankret opp de siste tre årene, til Ocean Beach som ligger i den vestre enden av Golden Gate Park. Det var en krevende oppgave å få satt Gjøl på land og både menneskelige og ikke-menneskelige aktører virket sammen. For å få henne på land ble det planlagt at ”The sloop will be left where the tide carries it until the water recedes, when a skidway will be laid to the vessel, which will be placed thereon by means of hydraulic jacks.”, for så kunne bli dratt opp på land ved hjelp av ”The power of two donkey engines the Gjøl will be hauled beyond easy stages to the place in Golden Gate Park.” (Drake, 1909). På land ble skuta plassert med fronten pekende i retning nordvest, som et minne over menneskers kamp for å finne veien igjennom Nordvest passasjen

(Engvig, 1996, s. 117). På Ocean Beach i Golden Gate Park skulle hun bli liggende under åpen himmel med utsikt over Stillehavet de neste 63 årene.



Bilde 2. Gjøa blir dratt på land i Golden Gate Park 1909. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Den 6. juli 1909 skal det ha møtt opp flere tusen mennesker på Ocean Beach for å overvære Gjøa bli trukket på land. Landsettingen av jakten var en del av programmet under feiringen av 4. juli, som er USA sin nasjonaldag (Engvig, 1996, s. 116). Under arrangementet kom også de første tegnene på at byens første utstilte skip skulle bli vanskelig å bevare. Blant annet skal mange av de oppmøtte ha benyttet anledningen til å risse navnene sine inn i sidene av skipet (The wester neighborhoods project, 2001). For mange mennesker var hun et nytt kjærkomment monument. Den 15. juli 1910 trykkes det en artikkel i avisen The Colfax Gaztte som belyser noe av hva skipet representerte for byen innbyggere. Under overskriften *SAN FRANCISCO AS SEEN BY OLD TIMER* blir Gjøa omtalt som et nytt flott monument for en by som hadde mistet mange av sine gammel landemerker i det kraftige jordskjelvet og brannen som rammet byen i 1906. Forfatteren av artikkelen skriver at Gjøa illustrerer „...*that the great events of the world, so far as navigation and discovery goes, have been accomplished in unpretentious craft such as Gjoe*”, og videre utdyper han „...*by men who lived the simple life along with the hardships and privations of the sea.*” (Clarke, 1910). Betrakningene om Gjøa kan tolkes som at skipet ikke bare var et monument over erobringen av Nordvestpassasjen, men også som et vitnebyrd om mennesker som lever under enkle og harde kår, kan oppnå suksess ved hardt arbeid. Slik ble Gjøa forbundet med *The American Dream*, drømmen som hadde ført til at mange europeere dro over Atlanteren.

Golden Gate Park

Golden Gate Park er den største statsparken i San Francisco. Parken ble til på slutten av 1800-tallet og var en viktig del i byplanleggingen for å gjøre San Francisco til en komplett storby. Parken innehar en rekke monumenter og bygg, og blir i dag beskrevet for å være en anakronisme, en relikvie over den industrielle revolusjons høydepunkter (Pollock, 2003). Da parkvesenet fikk Gjøa som gave, var dette bare en av mange gjenstander som hadde blitt overrasket parken. Det lå ulike motivasjoner bak gavene som ble gitt. Donasjoner kunne komme fra rike og mektige personer som ønsket å sette spor etter seg for ettertiden, eller det kunne komme gaver fra etniske emigrantgrupper som ønsket å markere sin tilstedeværelse og få anseelse i sitt nye land. (Pollock, 2003). Et slikt perspektiv kan være fruktbart å bruke for forstå noe av motivasjonene som lå bak den norske koloniens ønske om å bevare og stille ut Gjøa. I lys av unionsoppløsningen mellom Norge og Sverige i 1905 ble erobringen av Nordvestpassasjen en viktig hendelse når den nye nasjonen skulle bygges (Wisting, 2013, s.

119). Det er derfor trolig at skipet ble et viktig patriotisk monument for nordmenn som hadde bosatt seg på vestkysten i Amerika. Den historiske hardangerjakten materialiserte nasjonale egenskaper, samtidig som den bidro til å gi dem tilhørighet til sitt nye land. I parken gjøres båten sammen med en rekke andre monumenter til en representant for en verden i fremskritt og en by i utvikling. I tillegg ble hun et monument over en gavekultur som parkvesenet mer eller mindre frivillig måtte forholde seg til.



Bilde 3. Gjøa og vindmøllen. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Gjøa ble plassert i en fordypning i de hvite sanddynene på Ocean Beach. Hun lå høyt nok oppe på stranden til å ikke bli truffet av bølgene som slo innover stranden, men med utsikt over havet. Trær og annen vegetasjon som stod rundt skipet var formet av de kraftige vindene som kom inn fra Stillehavet. Stående på land var skipet tatt ut av sitt rette element, men den nære plasseringen til havet og ute i friluft gav muligheter til å kunne forestille seg Gjøa på havet. I nærheten av skipet lå Life Saving Station, et sted hvor det arbeidet livreddere som bisto mennesker og båter som var i fare på sjøen. Lokaliteten var meget værhard og alt annet enn optimal for en båt laget av tre. Det stod også en vindmølle like ved skipet. Vindmøllen

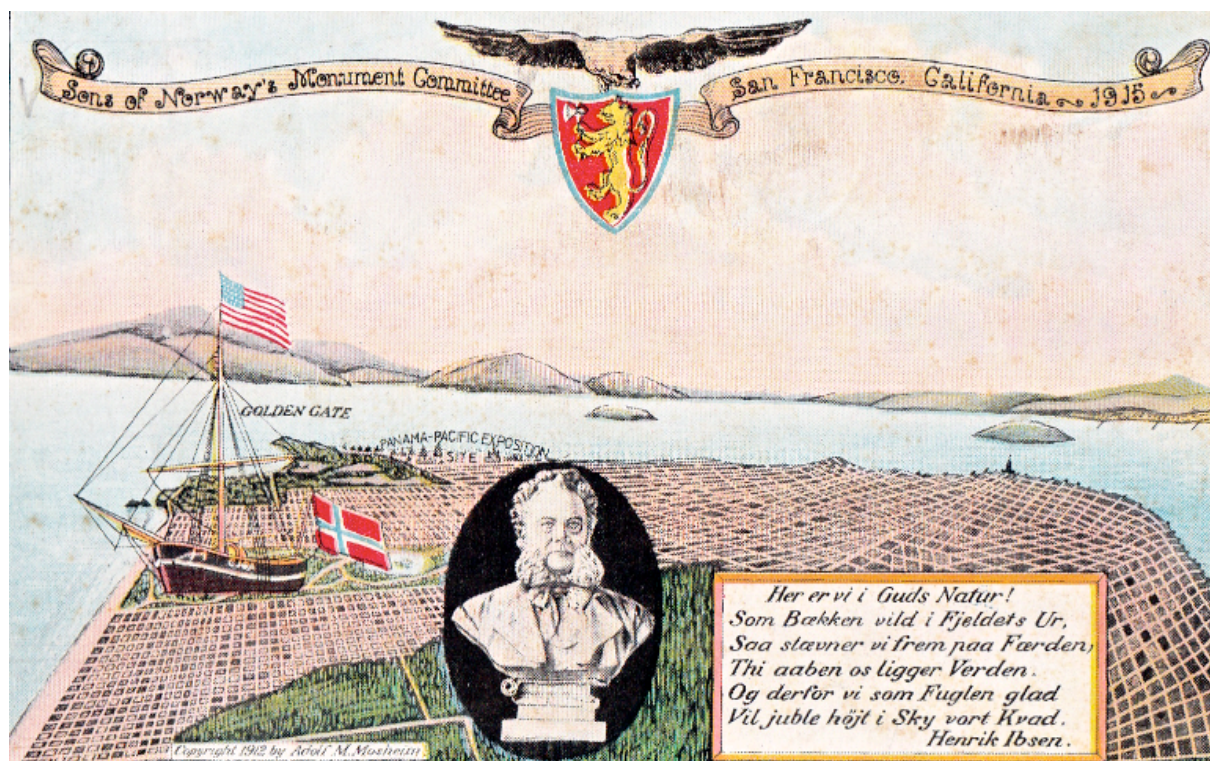
hadde en viktig funksjon for vedlikeholdet av parken og pumpet opp grunnvann som ble brukt til vanning. På bilder og postkort av Gjøa er vindmøllen med sine store roterende blader en sentral del av kulissene. Vindmøllen og den forblåste vegetasjonen var sammen med på å ramme Gjøa inn i et pittoresk landskap. I 1913 erstattet Parkvesenet vindkraft med nye elektriske vannpumper og vindmøllen ble ikke lenger brukt. Da den andre verdenskrig brøt ut var behovet for metall stort og vindmøllen ble ribbet for all metall (The western neighborhoods project, 2001). På fotografier av Gjøa fra sent 1940 – tall kan man se at de store roterende bladene er borte og at møllen er forfallen. Utbruddet av andre verdenskrig fikk også direkte konsekvenser for Gjøa. I 1939 var det igangsatt et omfattende restaureringsarbeid av Gjøa, men da USA gikk inn i krigen ble mye arbeid som ikke var knyttet til forsvar stoppet opp. Dette resulterte i at oppussingsprosjektet ble satt på vent og at skipet forfalt ytterligere. Den pittoreske versjonen av Gjøa gikk i oppløsning fordi aktører rundt endret seg; regjeringens økonomiske prioriteringer, verdenskrig, ny teknologi og værforhold bidro til at skuta sakte men sikkert ble brutt ned.

Netter i San Francisco

Utstillingen av Gjøa under åpen himmel gjorde henne svært utsatt for hærverk. Pågangen av folk som ønsket seg en bit av den historiske jakten skal ha vært så stor at parkvesenet så seg nødt til engasjere en eldre sjømann og hans hund til å bo ombord i skuta (Clark, 1910). Den 29 mai 1911 rapporteres det i avisen San Francisco Call at parkvesenet hadde gått til ytterlig tiltak for å bedre sikkerheten til Gjøa og hadde gått til anskaffelse av en ung nordlig pelssel. Pelsselen skal ha blitt plassert i en vanntank bak jakten og ifølge artikkelen kunne selen bjeffe like høyt som en vakthund (The San Francisco Call, 1911). Selv om selens vaktegenskaper trolig var minimal berømmes den for sin unike pels og artikkelforfatteren mener den vil gjøre Gjøa til en mer attraktiv utstilling. (The San Francisco Call, 1911). Bare noen uker etter at det ble skrevet om pelsselen rapporteres det om en episode som tyder på at parkens nye sikkerhetsinstallasjon ikke fungerte så godt. Den 17. Juni 1911 skriver avisen The Tacoma Times om en gjeng gutter som hadde utført hærverk på jakten. De skal ha angrepet skipet med steiner og vaktmannen hadde sett seg nødt til å avfyre pistolskudd for å skremme bort sabotørene (The Tacoma Times, 1911). Et år senere meldes det i Aftenposten at fartøyet nå trygt befinner seg ”...*bag et forsvarligt jerngitter.*” (Iversen, 1912). Den tre år lange reisen igjennom Nordvest passasjen hadde satt sine spor på Gjøa, men utstilt på land var jakten mer sårbar enn noen gang.

Vedlikehold og gjenskaping av nettverksgjenstanden

Det idiomatiske uttrykket ”bare toppen av isfjellet” kan være en beskrivelse av oppgavens analyse av Gjòa. For å studere og forstå ting, så må man fokusere like mye de relasjoner og det arbeidet som gjøres som ligger under overflaten, som det som er over (Law & Singleton, 2003, s. 5). ANT kan være et godt redskap for å undersøke det som ligger under overflaten siden det ikke gjøres forskjell på menneskelige og ikke-menneskelige aktører, og kan slik belyse gjenstander i hele sin kompleksitet. Dette kan bidra til å belyse at ting som tilsynelatende kan virke som uforanderlig og faste nettverksting, kan påvises å heller være ustabile, flytende gjenstander. Jeg skal i denne delen belyse noe av det arbeidet som har lagt ned for å holde Gjòa som fast nettverksgjenstand, og samtidig vise hvor vanskelig nettopp dette kan være.



Bilde 4. Postkort, et ledd i arbeidet med å holde minnet om Gjòa i live. Foto: Norsk Maritimt Museum.

I 1920 ble et stort veggmaleri med Gjòa som motiv, malt av den norsk-amerikanske kunstneren Nils Hagrup, hengt opp på børsen i San Francisco. Bildet var et bestillingsverk fra Fritz Olsen, som var skipsreder Fred Olsen's representant på Amerikas vestkyst. Det store veggmaleriet var en gave fra rederiet til børsen (Engvik, 2013, s. 26). Dette kan ses som et forsøk på opprettholde Gjòas historiske status. Veggmaleriet kan tolkes som at Fritz Olsen ønsket å utvide nettverket, og etablere børsfolk som nye aktører. Også helt konkret måte Gjòa

gjenetableres. I 1921 ble det gjennomført flere reparasjoner på Gjøl, som hadde begynt å ta merkbare skade av det harde klimaet ved Ocean Beach. I aftenposten meldes det at etter initiativ fra Norges generalkonsul i San Francisco så har fartøyet fått utbedret ”...*dæk og overbygning, Amundsens kahytt er restaurert, skibet har faaet ny raa, ny klyverbom og nye stag, likesom det er helt oppmalt.* ” (Aftenposten, 1921). Videre meldes det at det norske folk ikke må glemme hvilken stor norsk bragd Gjøl er et monument over, og generalkonsulen rapporterer at det norske flagget blir heist om bord alle søndager og helligdager. Her kommer det til syne hvordan ulike praksiser virker sammen i stabiliseringen av nettverksgjenstanden. Restaureringspraksisene overlapper med politiske,-diplomatiske,-minnepraksiser.

Minnepraksiser

Da Roald Amundsen forsvant den 18. juni 1928 blomstret det opp en fornyet interesse for Gjøl og hans polarekspedisjoner. Amundsen ble sist sett da han dro avgårde med flyet Latham på en redningsaksjon på leting etter luftskipet Italia som hadde havarert utenfor Svalbard. Ekspedisjonslederen for Italia var kaptein Umberto Nobile, en av Amundsens fremste ekspedisjonskonkurrenter. Amundsen ble aldri funnet og det er knyttet usikkerhet til hvor Latham gikk ned, men det antas at det havarerte i nærheten av Bjørnøya. I de mer kritiske biografiene om Roald Amundsen har det blitt belyst hvordan den mislykkede leteaksjonen gjorde Amundsen til en martyr og til en moralsk helt av tidløst format (Eriksen, 2004, s. 369). Den heroiske døden beskrives som svært viktig for Amundsens ettermæle. Forsvinningen resulterte blant annet i at det ble publisert en rekke artikler og dikt om Amundsen og hans berømte hardangerjakt i ulike medier (Engvik, 1996, s. 119, Eriksen, 2004, s. 351). Det ble også trykket opp mange forskjellige håndfargede postkort av Gjøl utstilt i Golden Gate Park.



Bilde 5. Her er et eksempel på et dikt til minne om Roald Amundsen. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Den fornyede interessen gav skipet en høyere status og gjorde at ny mening ble knyttet til skipet. Oppmerksomheten som ble viet Gjøa etter Amundsens død gjorde at historiene om skuta ble fortalt til nye generasjoner og at symbolikken knyttet til skuta ble tydeligere. Fartøyet ble presentert som et av verdens mest berømte skip og som et monument over mot og Amundsens heroiske innsatts for å finne veien igjennom Nordvestpassasjen (Engvik, 1996, s 119).

Den Norske regjering bestemte at den 14. desember skulle bli en offisiell minnedag for Roald Amundsen. I Norge ble det holdt et stort minnearrangement på Akershus festning med konge, kronprinsen og Fridtjof Nansen til stede (Eriksen, 351, s. 2004). Kulturhistoriker Anne Eriksen belyser hvordan Amundsen med sin død "flyttet ut av historien og inn i minnestedet, gjennom begravelse, gravtaler og minneskrifter" (Eriksen, 348, s. 2004). Her kan man også legge til bilder, postkort og byster. Den norsk regjeringen sendte også en appell til nordmenn

bosatt i San Francisco med oppfordring om å holde en tilsvarende minnemarkering. (Appell, 1928). Den 14. desember 1928 ble det holdt en minneseremoni ved Gjøl i Golden Gate Park. Under seremonien ble dekket på Gjøl fylt med blomster og flere medlemmer i det norske samfunnet i San Francisco holdt taler. I talene som ble holdt under seremonien skal de særlig ha vektlagt Amundsens siste reise på leting etter kapteinen Nobile og hans mannskap, og om viktigheten å hjelpe hverandre i harde tider (San Francisco public library, 1928). Et par år senere, i 1930, ble det reist et stort steinmonument med et relieffportrett i bronse av Roald Amundsen ved siden av Gjøl. Monumentet var over tre og en halv meter høyt, laget av norsk granitt og hadde innskriften ”Roald Amundsen 1872 -1928”. Monumentet kan ses på som en innsats for å holde vedlike en stabil nettverks-Gjøl. Sammen med jerngjerde, oppussingsarbeidet og minnetaler, virket det tilsammen i en minneproduserende praksis. Det viser hvor vanskelig det er å opprettholde en ren uforstyrret nettverksgjenstand, at det krever slikt overlapp av forskjellige praksiser.

”...ingen vilde ha ansvaret for elendigheten.”

Høsten 1932 besøkte Fridtjof Endresen San Francisco og Gjøl. I sine reiseskildringer som ble publisert i Norsk Geografisk Tidsskrift forteller han at skipet hadde en flott beliggenhet, men at skipet var i en sørgelig forfatning. Han beskriver at det var vanskelig å finne ut hvem man skulle henvende seg til for å få tillatelse til å gå ombord i Gjøl og at ”...*det så ut som ingen vilde ha ansvaret for elendigheten*” (Endresen, 1933, s. 334). Han beskriver opplevelsen av å stå på dekket på skuta med ærefrykt, men også med tristhet. Særlig trist beskriver han det å se spor etter folk som har tent bål inne i båten, og at mange hadde risset inn navnene sine på skipets vegger. Forfallet av Gjøl tolker Endresen å skyldes av å ha vært for dårlig passet på av parkvesenet og for harde økonomiske tider i USA (Endresen, 1933, s. 335). Den store depresjonen på 1930- tallet rammet Amerika hardt og førte til svært vanskelige levevilkår for mange mennesker. Den verdensomspennende nedgangstid bidro til at færre midler ble gitt til å holde skuta ved like, samtidig kan depresjonen ha ført til at kunnskapsproduksjonen om monumenter og minnesmerker ble utfordret. For at Gjøl skulle overleve som et ikon var det nødvendig å arbeide med å skape nye forbindelser og opprettholde et stabilt nettverk av relasjoner til skuta. Veggmaleriet, postkortene, avisartiklene, stein monumentet, jerngjerde, flaggseremoniene og minnestundene er alle aktører som var med på å gjøre Gjøl. Det viser seg at selv om det arbeides for å holde Gjøl som en stabil nettverksgjenstand så blir båten stadig endret og transformert av ikke-planlagte hendelser. Her er det eksempler på både

menneskelige og ikke-menneskelige aktører, hærverk, Amundsens død, økonomiske nedgangstider og værforhold. Det kan derfor argumenteres i mot Gjølå som en fast nettverksgjenstand. Siden nettverket alltid er i endring, der nye aktører kommer til mens andre faller fra, gjør at båten heller kan beskrives for å ha en mer flytende karakter.

Gjølå Foundation

Etter å ha stått på land i 30 år var Gjølå i en så elendig tilstand at det var fare for hun skulle råtne fullstendig bort. Det hadde flere ganger blitt skrevet i norsk og amerikansk presse om at noe burde gjøres, men uten at det hadde ført frem. For å prøve å redde jakten fra undergang tok den danske skipsrederen Erik Krag (1892 - ?) initiativ til å starte Gjølå Foundation, en forening som skulle arbeide for å restaurere og bevare Gjølå. Krag kom til San Francisco i 1915, begynte en karriere innen shipping, og ble senere visepresident i Interocean Steamship Lines (Aftenposten, 1950). I 1939 ble Gjølå Foundation dannet av Krag sammen med Norges generalkonsul i San Francisco S. Steckmest, formann i den Norske klubb i San Francisco A. Abrahamsen, direktør E. Petersen og direktør C. Hexberg. Det ble bestemt at sittende presidenter i The Norwegian Club og Norges generalkonsul i San Francisco skulle ha fast stilling som direktører i foreningen (Brown, 1950). I Gjølå Foundations kampanje for å verve medlemmer stod det ” ...det må handles kvikt hvis dette historiske skip, et monument for videnskap og godt sjømannskap, skal kunne bevarer for denne og fremtidige generasjoner.” (Isachsen, 1939). Foreningen skulle være en non-profit organisasjon som arbeidet med å skaffe interesse rundt skipet, og på sikt arbeide for at jakten kunne settes i hus (Engvik, 2013, s. 30).

Samme året som Gjølå Foundation ble dannet var Norges kronprins Olav og kronprinsesse Martha på besøk i San Francisco. Under en gallamiddag som ble arrangert for kronprinsparet, lovet borgemesteren i San Francisco at byen skulle bidra økonomisk til å restaurere skipet. I samme tidsrom ble det skapt uventet oppmerksomhet rundt Gjølå. The Western Pacific Railroad, som var et stort Amerikansk jernbaneselskap, hadde trykket et bilde av Gjølå på forsiden av menyene sine som kom i et millionopplag (System-posten, 1961, s. 19). På baksiden av menyen kunne man lese et lite epos om Roald Amundsen og Gjølå. Med stor eksponering gjennom reklame og oppussingsplaner forsøkes det å holde Gjølå synlig.



Bilde 6. Kronprins Olav og kronprinsesse Martha på besøk til San Francisco og Gjøa, 17. Mai 1939. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Radikal restaurering

Gjøa Foundation fikk i 1939 firmaet Pillsbury & Curtis, skipsinspektører, til å undersøke skuten og trekk opp spesifikasjoner for dens restaurering (Baker, 1952, s. 11). De lagde en detaljert rapport over skipets tilstand, som viste seg å være mye verre en først antatt. Da restaureringsarbeidet ble satt i gang våren 1940 ble det bygget et midlertidig skur rundt skipet for å beskytte det bedre. Under reparasjonene ble skipet nesten fullstendig tatt fra hverandre og bygget opp igjen av nytt materiale. Det som stod igjen av den originale skuta var kjølen, kjølsvinet, bunnstokkene og ca. 10 bunnplanker (Baker, 1952, s. 13). Årsaken til at nettopp disse delene fikk stå igjen utdypes ikke i rapporten. Det kan både komme av at de var i god

nok stand til å bli værende, men det kan også ha handlet om praktiske årsaker; at det var enklere å la delen bli stående enn å ta de bort. Den originale masten på Gjølø var angrepet av råte og kunne ikke reddes. Likevel kunne den gjøre nytte for seg, og Gjølø Foundation fikk den kuttet opp og lagde flere små Gjølømodeller av materialet (Engvik, 1996, s. 121). På vegne av foreningen sendte Krag flere modeller som viste jakten i målestokk 3:32 tommer hjem til Norge. Blant annet fikk et av Norges største rederier Knutsen OAS shipping AS, tilsendt en modell (Aftenposten, 1951). Det ble også sendt en modell til Norsk Utvandrermuseum i Hedmark. Modellen ble tatt imot av museet som et minne over både Amundsens og utflyttete nordmenns iherdige innsats for å redde jakten for fremtidige generasjoner (Nordmanns-forbundet, 1961). Gjølø Foundation er på dette tidspunktet ledende i formidlingen av Gjølø. De lager konkrete miniatyr-versjoner av Gjølø og sender de hjem som ledd i arbeidet med å få støtte til oppussingsarbeidet.

Som tidligere nevnt fikk den påbegynte restaureringen et lengre opphold da USA ble med i den andre verdenskrig. Kort tid etter at krigen var over sørget Gjølø Foundation for å minne ordføreren på hans lovnader om økonomisk støtte til oppussing. Samtidig satte foreningen i gang en innsamlingsaksjon til støtte for Gjølø. Prosjektet med å gjenreise den gamle hardangerjakten fikk også oppmerksomhet hjemme i Norge. I 1947 var det flere avisinnlegg i norske aviser der skipets skrøpelige tilstand ble diskutert, og det ble tatt opp i Stortinget om hvorvidt det skulle bevilges penger til oppussing (Aftenposten, 1947). Det ble til slutt bestemt at den norske regjering skulle bidra med 6, 500 dollar. Utenriksdepartementet argumenterte for at "...skuten har stor reklameverdi for Norge, og at det vil skade landets interesser om den skulle forfalle helt." (Aftenposten, 1947). Sammen med regjeringen var de største bidragsyterne i pengeinnsamlingen hovedsakelig nordmenn bosatt på vestkysten, men også kronprins Olav skal ha gitt et bidrag (Aftenposten, 1947). Parallelt med restaureringsprosjektet var det krefter i Norge som arbeidet for at skuta skulle sendes hjem (Brev til Norsk Sjøfartsmuseum, 1947). For å opprettholde det stabile nettverks-Gjølø ble det diskutert hvorvidt det var nødvendig å bringe skuta til Norge. Disse planene ble det ikke noe av, og Gjølø ble værende i San Francisco.

Etter en betydelig innsats fra Gjølø Foundation med å få samlet inn nok penger, kunne restaureringsarbeidet starte opp igjen i høsten 1947. Det ble bestemt under et møte mellom foreningen og generalkonsul Jørgen Galbe, San Francisco, at det skulle nedsettes en komite som skulle samarbeide med Park komiteen i San Francisco om fullføringen av

restaureringsarbeidene (Baker, 1952, s. 13). Komiteen bestod av følgende: skipsinspektør A. Aronsen, skipsinspektør kaptein A.F. Pillsbury, skipsinspektør Arne C. Storen, marinearkitekt W. A. Baker, skipskonstruktør Christian Blom og ishavskipper kaptein Olaf Carlsen. William A. Baker som var skipskonstruktør og en viktig person i restaureringsarbeidene belyser i artikkel *The Gjøa* at hadde det ikke vært for at restaureringsprosjektet fra 1939 ble stoppet opp på grunn av krigen, så kunne flere av de originale løsningene ha blitt gjenskapt. Problemet var at mange av de som hadde vært involvert i prosjektet da, ikke lenger var tilgjengelige for konsultasjon når arbeidene ble tatt opp igjen etter krigen, noe som medført at det var stor usikkerhet rundt mange av båtens detaljer (Baker, 1952, s. 13). På grunn av det som omtales som "...the astronomical rise in material and labor costs." med å rekonstruere Gjøa, ble det bestemt at båten skulle gjøres ferdig utvendig slik at hun ble så lik som mulig sitt opprinnelige utseende, og ikke gjøre noe med interiøret (Baker, 1952, s. 13). Skipet ble pusset opp for å fungere som et utstillingsobjekt, og ikke som en sjødyktig hardangerjakt. Som hjelp i arbeidet med å rekonstruere skipet fikk komiteen tak i tegninger og fotografier av Gjøa, utarbeidet av Historic American Merchant Marine Survey som var arkivert i Watercraft Collection i Smithsonian Institution. I tillegg, ble tilstandsrapporten fra 1939 og 16 fotografier som var tatt av Dr. F.C. Cordes, fra omkring 1918, brukt som grunnlag i restaureringsarbeidene (Baker, 1952, s. 15). Fotografiene viste nemlig flere detaljer og effekter som var forsvunnet eller hadde blitt forandret på den tiden rapporten fra 1939 ble skrevet opp. Komiteen benyttet seg også av private fotografier som var tatt av folk fra San Francisco, som viste Gjøas ankomst og senere sleping ut til Golden Gate Park. Her er det et ANT poeng, det at ikke-menneskelige ting, altså fotografier, har aktørstatus og har effekt på Gjøa. Dette ble viktig i arbeidet med å opprettholde nettverksgjenstanden. Det var firmaet Payne Construction Company, San Francisco som fikk i oppdrag å restaurere skipet. Arbeidet med riggingen av skipet, det vil si hele fremdriftssystemet på et seilskipet som omfatter seil, tauverk, master og mekanikk, ble utført av Vic Knudsen fra San Francisco. Riggingen ble gjenskapt så nært som mulig den originale. Under ferden gjennom Nordvestpassasjen hadde arrangementene for stagen forandret seg, og når den nye riggen skulle gjenskapes ble den basert på fotografier av båten i Nome (Baker, 1952, s.19). Våren 1949 var restaureringsarbeidene ferdig.

” San Francisco gjør Amundsens Gjøl inkognito ”

I restaureringsperioden ble Rolf B. Schou (1899 – 1973) medlem av Gjøl Foundation. Han kom til å bli en av foreningens mest sentrale skikkelser. Schou vokste opp i Oslo og dro til Amerika på begynnelsen av 1900 - tallet, der han startet skipshandler firmaet Schou-Gails i 1927. Schou-Gails ble en av vestkysten største skipshandlervirksomheter, og arbeidet blant annet med å fremme norske produkter for det amerikanske markedet (Aftenposten, 1969). Den 4. mai 1949 sendte Gjøl Foundation ut et skriv til all som hadde bidratt til at Gjøl kunne restaureres. I skrivet inviteres det til en seremoni som skal holdes i Golden Gate Park og de forteller stolt at ” We are particularly happy that the project was performed by experts on the basis of drawings prepared by Mr. W. A. Baker, Marin Architect, in such a way that the ‘Gjøl’ is now very close to her original appearance.” (Program til arrangement, 1949). Den 14. mai 1949 fungerte Schou som formann under seremoni som Gjøl Foundation arrangerte.

Et par hundre mennesker skal ha vært tilstede og de fikk se et helt nytt skip der to lands historier knyttes sammen, med det amerikanske flagget hengende i masta og det norske flagget i akterspeilet (Brown, 1950). Under seremonien ble det gitt taler fra generalkonsul Jørgen Galbe, direktør Erik Krag, borgemester Elmer E. Robison, president i San Francisco park Komité Harvey E. Teller og advokat Nora A. Blichfeldt. Det ble fremført sanger av det Norwegian Singing Society i San Francisco og Normanna Glee Club fra Okland, og musikk ble spilt av kadetter fra San Rafael militærakademi (Baker, 1952, s. 19). Direktør Krag sa i talen sin at foreningen håpet på at “that those in charge of her welfare will acknowledge that what was done here in her 76th year really gave the Gjøl a continued lease on life” (Engvig, 1996, s. 123). Disse ordene skal ha vært ment som et hint til byens ordfører og formannen i parkvesenet for deres mangelfulle engasjement i å bevare jakten (Engvig, 1996, s. 123). Under seremonien fikk alle Founder Members i foreningen gå om bord på Gjøl og deres navn ble inngravert på en bronseplakett som ble montert om bord på skipet (Program til arrangement, 1949). I tillegg til taler og sang ble det store steinmonumentet som hadde blitt reist til ære for Roald Amundsen bekranset av generalkonsul Jørgen Galbe og advokat Nora A. Blichfeldt. Inntil steinmonumentet var det satt opp en plakett som kort fortalte Gjøl's reise gjennom Nordvestpassasjen. I anledning nyoppussingen hadde det også blitt reist et nytt stakittgjerde rundt skipet, kranst med tre rader med piggråd. Denne fangeleiraktige inngjerdingen må sees i lys av skipets problemfylte historie på land, men inngjerdingen kan oppfattes for å ha stått i kontrast til de verdiene skipet skulle representere.



**Bilde 7. Kransnedleggelse ved Amundsen monument. Det nye det piggtråd gjerde ruver i bakgrunnen.
Foto: Norsk Maritimt Museum.**

Det nyrestaurerte skipets formidlingspotensiale ble også diskutert hjemme i Norge. Den 15. april 1952 ble det trykket en sak i Aftenposten under overskriften *San Francisco gjør Amundsens Gjøa inkognito* av Reidar Lunde. Lundes artikkel er en av få kildene som jeg har

kommet over i dette tidsrommet der det gis en lengere skildring av Gjød som utstilt gjenstand og om hvordan utstillingen fungerte. Han skriver,

Apropos bitter sannhet så var jeg i formiddag ute i Golden Gate Park og så på Gjød. Det vil si hvis jeg ikke hadde sett henne ligge der termitt-spist og i en elendig forfatning for noen år siden, så ville jeg aldri ha kjent den igjen. Nu er den som ny, den er bygd om for å bruke det uttrykket. Ikke et råttent bord, ikke en ripe i den fine malingen. Den tar seg godt ut, jeg må innrømme det, men det er ikke gode gamle Gjød lenger. Det verste er i midlertid at ikke et menneske kan finne ut hva denne skuta egentlig har gjennomgått, hvorfor den ligger her, langt på land, bak et høyt gjerde, kranset med piggråd. Etter at byen San Francisco har overtatt vaktholdet og innlemmet skuta blant de verdi gjenstandene San Francisco skal passe på, er Gjød blitt helt verdiløs som Norges-propaganda. Ja, verdiløs som museumsgjenstand og kuriositet også. Det finnes nemlig ikke et eneste oppslag, ikke en eneste opplysning om hvilken skute dette er, hvilken polarbedrifter den har vært med på. Det eneste som finnes er et nyoppusset navskilt med Gjød og en minnestein over Roald Amundsen. Jeg ble stående der i lang tid. Jeg så turister fra andre stater i USA, jeg så fremmede på biltur som kom forbi Gjød, stoppet gikk ut og lette etter et oppslag som kunne fortelle hva dette var for noe. Jeg spurte en mann i nærmeste hus hvilket skip dette var. Han ante det ikke. La oss håpe det ikke varer lenge før dette blir rettet på (Lunde, 1952).

I artikkelen kommer det tydelig frem at slik Gjød blir presentert og bevart av det norsk-amerikanske miljøet ikke er forenelig med journalistens ”autentiske Gjød” versjon. Det at Gjød omtales som en verdiløs gjenstand, kan tolkes som at Lund finner de bevarings- og minnepraksisene som skuta inngår i som uprofesjonelle, og ikke er tilfredsstillende sett med norske øyne.

En verden i stadig forandring

Etter den radikale restaureringen oppstod det nye, og uventede, forbindelser mellom skuta og dens omgivelser. Flere hendelser på 1950 og 1960-tallet fikk helt konkrete konsekvenser for skuta, mest dramatisk var da en pyroman kastet påtent papir dynket i tenningsvæske inn i skuta. Tilfeldigheter gjorde at noen oppdaget brannen og fikk varslet brannvesenet i tide så brannen kunne slukkes og sørge for at skuta ikke gikk opp i flammer (Engvik, 2013, s. 31).

Det oppstod også nye mindre dramatiske forbindelser. Fartøyet skal ved flere anledninger ha blitt brukt som kulisse i forskjellige reklame- og motekampanjer. Ett eksempel er fra da avisen The San Francisco Call i 1953, trykket en stor moteserie med modeller som viste frem bademote på dekket på Gjøl (Engvik, 2013, s. 33). Hvordan båten settes i sammenheng med mote-og reklameverdenen kan ses som et resultat av Gjøl Foundations arbeide med å skaffe interesse rundt skuta.

En annen hendelse som påvirket Gjøl var de Olympiske vinterlekene i 1960, som ble arrangert i Squaw Wally, California. Vinterlekene førte til en økt interesse for Gjøl både hjemme i Norge og på den amerikanske vestkysten. Roald Amundsen ble ikke bare ansett som en stor oppdager, men også som en dyktig skigåer. Sammen med Fridtjof Nansen blir Amundsen beskrevet som en tidlig ambassadører for vinter sport (Engvik, 2013, s. 34). Men kort tid før de olympiske lekene startet brakk masten på Gjøl i en kraftig storm. Dette var en meget ubeleilig hendelse siden det var ventet at mange journalister og tilreisende fra Norge kom til se fartøyet på deres vei til Squaw Wally. Parkvesenet hadde ingen umiddelbare planer om å få reparert skadene, så Gjøl Foundations formann Rolf B. Schou, som også var medlem av Norwegian California Olympics Committee, påtok seg det personlige ansvaret med å få reparert masten. I Aftenposten 17. mars, 1960 under overskriften ”Gjøl-mann var spesialist på norske master”, rapporteres det ”...at før de norske olympiadeltagere kom på sin sightseeing, var masten lappet og satt på sin plass, Schou er Gjøl’s Ellef Ringnes.”, videre skrives det at Schou ser det som en oppgave å bevare skuta ”...på en måte som er nordmenn både hjemme og på vestkysten verdig.” (Aftenposten, 1960). Schou forsøkte å ta hensyn til at det eksisterte ulike forståelser av båten hjemme i Norge og på vestkysten. Med de olympiske lekene endres relasjonene mellom Gjøl og Amundsen. Stormen, en uforutsett hendelse, endret både skipets fysiske form og førte til at ny interesse ble skapt rundt den gamle hardangerjakten. Det kommer til syne hvordan det gjøres forskjellige versjoner av Gjøl, gjennom ulike, men relaterte praksiser. Dette påviser hvordan nettverket er i konstant bevegelse og at nye forbindelser og uforutsette hendelser virker sammen.

Summer of love

På 1960 – tallet ble det gjort flere forsøk på å få flyttet Gjøl til Maritimt Museum i San Francisco. Gjøl Foundation og museet samarbeidet for at skipet skulle bli en del av museets båtsamling, men planene lot seg ikke gjennomføre (Engvik, 1996, s. 125). Det at alle båten i

båtsamlingen til Maritimt Museum lå på vann, og siden Gjøs tilstand kun var skikket for å ligge på land, kan ha hatt betydning for at Gjøa ikke ble en del av museets samling (Kolltveit, 2014 [samtale]). I 1968 ble det gjennomført en mindre oppussing av Gjøa i forbindelse med at kong Olav besøkte USA og San Francisco. Det var likevel et populærkulturelt fenomen som dukket opp helt på tampen av tiåret som kom til å bli den mest sentrale hendelsen, og som skapte stor interesse rundt jakten på begge sider av Atlanteren. San Francisco var på slutten av 1960 - tallet sentrum for hippiebevegelsen, og Golden Gate Park ble til et samlingsted for mange hippier. I dette tidsrommet ble det både i norsk og i amerikansk presse rapportert om at hippier hadde tatt seg inn i Gjøa, bodde og festet der. Blant annet skal det ha blitt brent bål inne i båten og å ha blitt funnet brukerstyr til ulike rusmidler (Norsk rikskringkasting, 2013). Dagfinn Kvale som var pastor i den norske sjømannskirken i San Francisco i denne perioden forteller at hippiene fikk et spesielt forhold til Gjøa, blant annet ved å ta LSD mens de var om bord i skipet. Under syretrippen skal de ha utforsket skipet ved å ta og føle på skipets former og på en slik måte kunne gjenoppleve reisen igjennom Nordvestpassasjen (Kvale, 2007, s. 54). I dette tilfellet oppstår en helt ny versjon av båten. Det historiske skipet og det hallusinerende dopet virket sammen på en slik måte at hippiene opplevde å kunne reise i både tid og rom.

Et annet problem som dukket opp i forlengelsen av økt aktivitet om bord på skuta var at flagget i masta aldri fikk henge i fred. I Aftenposten forteller Rolf B. Schou at "...så snart vi henger opp et nytt, blir det stjålet av souvenir-jegere.", Schou mente derfor at gjerde rundt skipet "...bør skiftes ut med ett på fire meter." (Aftenposten, 1969). Saken nevnes også i styreprotokollen til Gjøa Foundation. Her opplyses det også om at politiet har anbefalt i arbeidet mot vandalisme, at det installeres flomlys som kan lyse opp skipet på nattestid (Schou, 1970). Det kan virke som om situasjonen rundt skipet var blitt ganske desperat på dette tidspunktet. De gjentatte forsøkene av Gjøa Foundation på å bevare, og opprettholde Gjøs historiske status, for så gang etter gang forfalle, må ha skapt stor frustrasjon for foreningen. I dette tidsrommet begynte det å for alvor å etablere seg en debatt i Norge om det var mulig å få fraktet skuta hjem.

Gjøa vender hjem

Meldingene om at hippier og bostedsløse brukte Gjøa som bolig og til å eksperimentere med dop ble tatt dårlig imot hjemme i Norge. Dette resulterte i en rekke avisartikler og innlegg i

norsk presse der det ble diskutert hva som kunne gjøres for å redde jakten (Skouen, 1971, Molaug, 1971). Flere ønsket at skipet skulle fraktes hjem til Norge og det ble diskutert hvordan dette praktisk kunne la seg gjøre og om det i det hele tatt var mulig. Det ble også debattert hvilken kulturhistorisk verdi Gjøa representerte ettersom det var svært lite igjen av original skuta, og om det var riktig å ta tilbake en gave som hadde blitt gitt til San Francisco (Skouen, 1971, Molaug, 1971). For å få oversikt over Gjøas tilstand, foretok direktør i det norske rederiet Fred. Olsen & Co, Wilhelm Eitrem, kaptein Per Høeg, kaptein Per Andreassen, Eric Schou, Schou-Gallia Co. Inc. og Bjørn Johansen, Fred. Olsen & Co. en inspeksjon av skipet 2. oktober 1970. I rapporten meldes det om at det er lite igjen av autentiske Gjøa ” Kun kjølplanken, noe av kjølsvinet og en del bunnplanker.”, i tillegg var noen plankeganger og et spant originalt materiale. (Eitrem, 1979). I rapporten konkluder Eitrem med at ”Efter min mening bør disse deler (de originale), som har gjort den berømte tur gjennom Nordvestpassasjen, finne sin plass i Norge, helst ved Norsk Sjøfartsmuseum i Oslo” (Eitrem, 1979). En overtagelse av Gjøa ble diskutert på Norsk Sjøfartsmuseum, men under et styremøte der saken hadde blitt drøftet var det enighet om at museet ikke kunne engasjere seg økonomisk for å få skipet hjem (Eitrem, 1979). Til tross for dette ble det igangsatt et samarbeid mellom Wilhelm Eitrem, direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum Svein Molaug og skipsreder Tom Wilhelmsen for å arbeidet med å få returnert skipet. Dette resulterte i at Den norske Gjøa-komité ble dannet i 1971, med skipsreder Wilhelmsen som formann. Direktør Svein Molaug skrev i denne perioden flere innlegg i norsk press der han argumenterte for at skipets burde fraktes hjem og at selv om det ikke var mye igjen av den originale skuta så var den fortsatt et viktig monument over norsk sjøfart. Han skriver i Aftenposten den 5. august 1971 at,

Det man oppnår er at man får festet skuten Gjøa og Amundsens ferd igjennom Nordvestpassasjen til en gjenstand som folk stadig ser. Det er en side ved saken. Vel så viktig er det at man får utstillet en jakt i full målestokk. Jakten var kronen av det kystbygdene kunne presentere av fartøybygging. I Båthallen på Bygdøyenes står de forskjellige småbåtene som har vært i bruk langs kysten. Samlingen er ikke fullstendig uten en jakt (Molaug, 1971).

I Molaugs perspektiv blir heltehistoriene rundt Amundsen og skutas ferd i gjennom Nordvestpassasjen sidestilt med hva jakten har betydd for norsk kystkultur. Gjøa er et monument som kan fortelle om en historisk hendelse, samtidig som jakten representerer norsk

kystkultur og fartøybygging. Med en slik funksjon representerer båten både en unik, enestående hendelse, samtidig som den er representant for en klasse av ting. Disse kategoriene stilles gjerne opp mot hverandre, en ting skal helst være det ene eller det andre. Molaug forener disse helt eksplisitt i en gjenstand. I båtens nåværende stand er det nettopp Gjøa som en kompleks gjenstand, som gjør den verdifull. Det er på grunnlag av disse egenskapene båten skal formidles og bevares.

For å få fortgang i returneringen av Gjøa hadde Wilhelm Eitrem et møte med Oslos ordfører Brynjulf Bull, som sa seg villig til å skrive et brev til ordfører i San Francisco, Joseph L. Alioto om å få skipet tilbakelevert (Eitrem, 1979). Selv om Gjøa hadde vært en viktig samlingsplass for nordmenn bosatt på vestkysten i over to generasjoner skal det ha vært generell enighet i miljøet om en returnering av skipet. En undersøkelse som ble gjennomført i 1971 viste at alle de 12 norske organisasjonene i San Francisco var positive til å sende skipet tilbake til Norge (Engvik, 2013, s. 37). Bare ett år etter at ordfører Bull hadde sendt brev til ordfører Alioto, ble det enstemmig vedtatt i the Board of Supervisors den 26. april 1972, om å overlevere Gjøa som gave til Norge (Eitrem, 1979).



**Bilde 8. Gjøa fraktes fra Golden Gate Park til haven der skipet Star Billabong skal frakte den til Norge.
Foto: Norsk Maritimt Museum.**

Det ble også bestemt at San Francisco by ikke skulle betale for flytting og frakt av skipet. Det norske rederiet STAR Shipping Co., Bergen, tilbød seg å ta jakten fraktfritt til Norge med sitt skip Star Billabong. Det var en utfordring å få transportert Gjøl fra sin lokalitet til havnen. Hele flytte prosessen ble tatt opp på film. Særlig problematisk skal det ha vært å få fraktet båten forbi elektriske ledninger som hang i luften. For at båten skulle kunne passere måtte ledninger kuttes, for så kobles sammen igjen etter at båten hadde passert. Etter mye logistikkarbeid og god planlegging fra Gjøl Foundation og andre involverte ble fartøyet fraktet fra Golden Gate Park til Pier 48, der hun ble plassert om bord på Star Billabong. Før båten forlot San Francisco fikk hun et siste strøk med maling av medlemmer fra foreningen Den Norske fiskeklubb, San Francisco (Engvig, 1996, s. 128). Den 4. mai 1972 dro Star Billabong fra San Francisco med Gjøl om bord, 30 dager senere den 2. juni ankom skipet Oslo.

Oppsummering

Da Gjøl kom til San Francisco drøftet ulike aktører skutas fremtid. Det ble enighet om å bevare henne på land, som et historisk skip og monument. Gjøl ble plassert på utstilling i Golden Gate Park, og ble et viktig monument for norsk-amerikanere i San Francisco. Men hun ble raskt preget av å være en gjenstand som det var vanskelig å bevare på land. Båten stod utsatt til for både hærverk og værforhold, og lokaliteten var alt annet enn optimal for bevaring av en trebåt. Perioden Gjøl var i San Francisco preges av bevegelse mellom ytterpunktene, stolt monument og forfall, og mye arbeid ble lagt ned i å opprettholde Gjøl som et polarhistorisk monument.

I lys av oppgavens problemstilling der Gjøl undersøkes som en stabil nettverksgjenstand eller for å være en flytende gjenstand, virker båten som å bevege seg mellom de to kategoriene. Båten fremtrer som en flytende gjenstand, samtidig som mange jobber iherdig med å opprettholde gjenstanden som stabil. De mange forskjellige minnepraksisene som båten inngikk i, som seremonier, postkort, bilder, miniatyrmodeller og foreninger, var forsøk på å holde henne stabil. Allikevel, blir forsøkene på å holde nettverksgjenstanden stabil hele tiden utfordret av ulike aktører som: vær og vind, økonomi, hærverk og av radikalt annerledes forståelser av skuta. Eksempler som illustrerer dette var hippienes bruk av Gjøl, den værharde lokaliteten i Golden Gate Park, andre verdenskrig og suvenir-jegere. For å holde Gjøl stabil

var det et tilbakevendende tema hvorvidt dette lot seg gjøre i San Francisco eller om nye omgivelser i Norge måtte til. Etter flere mislykkede forsøk på å få det til i San Francisco kom til slutt et makt- og pengesterkt skipsredermiljø på banen som ønsket å få fraktet skuta hjem. Målet var å få satt Gjøa inn i nye, og det man antok ville bli mer forutsigbare omgivelser på Norsk Sjøfartsmuseum. Den store geografiske forflytningen skulle bidra til å vedlikeholde holde henne som en verdifull museumsgjenstand.

Kapittel 3. Norsk Sjøfartsmuseums Gjòa

Fredag 2/6/72. Lett skyet vær, tiltagende solgangsvind, + 12°C.

1755 ”Star Billabong” ankret på Vestre Havn i Oslo.

1800 Mottakelseskomitéen, presse og TV ombord.

1830 Direktør Tore Gjelsvik takket skipsreder Per Waaler for transporten hjem og kaptein

Öxnevad for å ha tatt godt vare på ”Gjòa”.

2000 ”Gjòa” løftes fra dekket på ”Star Billabong” med Oslokrana som transporterer fartøyet til Bygdønes.

2105 ”Gjòa vel plassert på Bygdønes.

(Siste utdrag av dekkssdagboken for Gjòa, Eitrem, 1979).

Norsk Sjøfartsmuseum

Norsk sjøfartsmuseum ble stiftet i 1914 i forbindelse med 1914 jubileumsutstillingen som skulle markere hundreårsjubileet for Norges grunnlov. I den anledning mottok museet mange av gjenstandene som hadde vært en del av den maritime utstillingen, og dette ble til grunnstammen i museets samling. Norsk sjøfartsmuseum er et nasjonalt museum for sjøfart og kystkultur. Museet er en privat stiftelse, men beskrives som et halvoffentlig museum som mottar offentlig støtte. Museet har forvaltningsansvar for kulturminner under vann i alle fylkene på Østlandet og Sørlandet (Norsk Maritimt Museum, 2014). Den 1. januar 2010 skiftet museet navn til Norsk Maritimt Museum.

Transporten av Gjòa fra San Francisco til Oslo ble gjennomført uten store vanskeligheter. På Bygdøy ble skuta plassert på et betongfundament ved sjøkanten utenfor Frammuseet. Her skulle Gjòa stå utstilt under åpen himmel, med baugen pekende mot Oslo. Båten ble en del av museets typologiske båtsamling. Norsk Sjøfartsmuseum overtok offisielt ansvaret for Gjòa den 17. juni 1972. I forbindelse med museets formelle overtagelse av Gjòa i 1972 var blant annet: skipsreder Tom Wilhelmsen, direktør Wilhelm Eitrem, skipsreder Christian Blom, skipsreder Sverre Ditlev-Simonsen, skipsreder Dag Klaveness, direktør Svein Molaug, direktør Rolf B. Schou og generalkonsul Finn Koren tilstede (Aftenposten, 1972). Under

seremonien overrakk Rolf B. Schou styreprotokollen fra Gjøa Foundation, en plakett og et bildearkiv fra Gjøas ankomst til San Francisco i 1906. I tillegg overleverte generalkonsul Koren et bilde med motiv fra havnen i San Francisco til museet (Aftenposten, 1972). Reisen tilbake til Norge gjorde skuta i følge med flere andre aktører: Star Billabong, været, Oslokrana, styreprotokollen og bildearkivet. Reisen førte til endringer i nettverket rundt Gjøa og båten ble på nytt forsøkt etablert som en stabil museumsgjenstand på Bygdøy. Det er dette kapittel 3 skal handle om.



Bilde 9. Oslokrana frakter Gjøa til sin nye lokalitet på Bygdøy. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Nytt museumslandskap og nye minnepraksiser

Som i Golden Gate Park ble Gjøa utstilt under åpen himmel og stod utsatt for vær og vind. På Bygdøynes ble jakten plassert bak et piggrådgjerde, og en byste av Roald Amundsen skjenket av fram-komitéen, ble plassert like ved (Eitrem, 1979). Bysten var laget av billedhugger Arne Vigeland og inneholdt en bronseplanket med tekst på både norsk og engelsk med informasjon om ekspedisjonen igjennom Nordvestpassasjen og om Gjøa sin tid i

San Francisco. Den første tiden var det heller ingen mulighet for publikum til å komme om bord i båten. Jakten ble plassert med bauen pekende ut imot havet, men ikke lenger i retning nordvest. Det var altså flere likheter mellom hvordan skuta ble utstilt i Golden Gate Park og på Bygdøy; Gjøl ble plassert tett til sjøen med bauen pekende ut mot havet, hun stod bak et høyt stakittgjerde og det var plassert en byste av Amundsen ved siden av skuta. Men det var flere ting som endret seg når hun kom under eierskap av Norsk Sjøfartsmuseum. Som et resultat av eierskifte endret bevaringspraksisene seg, og på Bygdøy fikk hun jevnlig vedlikehold og fartøyet ble rigget ned og dekket til med presenning om vinteren.

Returneringen til Norge bidro til at nye aktører kom til og Gjøl ble tilknyttet et nytt nettverk med kunnskap om bevaring av trebåter, båtbygging og jakter.

Det å holde minnet om Amundsen og Gjøl levende var en viktig oppgave for de norsk-amerikanske foreningene i San Francisco, og i Golden Gate park ble Gjøl til en viktig møteplass for markeringer av høytid og andre minnepraksiser. På Bygdøy ble hun ikke lenger et sentrum for minnepraksiser, kransnedleggelse eller markeringer. Det at skuta ikke lenger inngikk i slike praksiser må trolig ses i sammenheng med at det finnes en flere andre historisk kjente båter på Bygdøy, som både var mer kjent for folk og som var mer autentiske gjenstander. Det at nettopp Gjøl ble ansett som en kopi, kan ha vært en medvirkende årsak til flere minnepraksiser falt fra. Det skjedde en overgang der Gjøl gikk fra å ha fungert som rent monument til å bli tolket som en museumsgjenstand. På Norsk Sjøfartsmuseum inngikk hun som en del av samlingen, klassifisert etter type og funksjon.

Gjøl fikk sitt eget frimerke da hun returnerte i 1972. I forbindelse med hjem-føringen og Roald Amundsens hundreårsjubileum trykket postvesenet opp en serie på 3 frimerker med bilder av polarbåtene Maud, Fram og Gjøl (Aftenposten, 1972). I Norge ble det i årene 1855-2001, utgitt 53 frimerker med polarrelaterte motiv. I den sammenheng skriver Eriksen, at selv om å bruke et frimerke ikke har en dyp nasjonal betydning, så bidrar det til at det "...polare minnestedet holdes nærværende og blir en del av norsk hverdag, en del av en levende nasjonal felleskultur – det "bare er der". " (Eriksen, 2004, s. 275). Gjøl fortsetter å bli gjort i minnepraksiser, som bidrar til å gi båten meningsinnhold og til at hun fremstår som selvsagt og uangripelig, men disse minnepraksisene er lagt utenfor museet.

Museumslandskapet på Bygdøy bidro også til å gi skuta form og innhold. Her ble hun en del av et museumslandskap med museer som Vikingskipshuset, Kon-Tiki Museet og

Frammuseet. Felles for disse museene er at de formidler historier om noen veldig få, altså singulære, personer som har fått stor betydning og autoritet i norsk polar og sjøfartshistorie. Museene kan beskrives som formidlere av det ypperste fra norsk kulturhistorie. På disse museene er båtene helt sentrale når bragdene og fortellingene skal rekonstrueres. Ved å sette Gjøl utstillingen opp mot de andre singulære båtene, som alle har blitt bygget museum for, kan Gjøl ha blitt litt anonymisert. Ved at hun trer inn i et slik maritimt museumslandskap, vil også de singulære hendelsene sammenlignes og båtene måles opp mot hverandre. På Bygdøy ble hun bare en av flere historier, fortellinger som både kan virke viktigere historisk og mer fasinende på publikum enn Gjøl-ekspedisjonen.

Hvordan Gjøl har blitt formidlet må ses i sammenheng med båtens nye lokalitet Bygdøy, som er en nasjonal museumsøy som forteller noe om hva det vil si å være norsk (Eriksen, 2004, s. 386). Fremstillingen av norsk polarhistorie kan sees i sammenheng med nasjonsbygging og nasjonal identitet. Eriksen skriver at ”Det polare minnstedets helter realiserer nasjonale verdier.” (2004, s. 365). Måten norsk polarhistorie har blitt fremstilt på må altså ses i lys av identitetsskaping og nasjonale verdier. Det er trolig at man hadde fått sett en annerledes, mer lokal versjon av skuta hvis den hadde blitt utstilt et annet sted i Norge, som for eksempel i Hardanger der hun ble bygget. Poenget her er å vise at et nytt nettverk oppstod da Gjøl kom tilbake til Norge, der forskjellige aktører som museumslandskap, andre båter og nasjonale verdier virket på skuta og påvirket hvilke versjon av som presenteres. I tillegg kan man se hvordan hun ble ikonisert gjennom et eget frimerke og blir forsøkt materialisert som et felles nasjonalt polarminne. Dette forsterkes ytterligere ved at museumslandskapet på Bygdøy verker er lokale Oslo – eller Bygdøy museer, men er en plass der fortellinger om det norske som skal formidles. Eriksen utdyper at det har vært viktig for det nasjonale minnstedet å gjøre det symbolske polarområdet til å ikke være et fremmed land, men til noe kjent og hjemlig (Eriksen, 2004, s. 386-387). Det skal representere verdier og egenskaper som er etablert i det norske samfunnet. De forskjellige versjonene av båten som presenteres er ikke lenger ytterpunktene mellom stabil nettverksgjenstand og flytende gjenstand slik som i San Francisco, med radikalt ulike og ikke-kompatible versjoner. På Bygdøy presenteres versjoner som er forenlige, men der det nasjonale monumentet gjøres forskjellig mellom museet og deler av offentlige rom. Båten presenteres både som det almene, som en del av en større helhet og som enestående, et ikon. Begge delene er en del av skapningen av Norge som en polarnasjon.

Gjøa er eksemplarisk

I lys av oppgavens problemstilling om hva slags gjenstand Gjøa er, skal jeg her kort presentere en Gjøa som en singulær, eksemplarisk gjenstand. Skipet står som et eksempel over polarhelten Roald Amundsen og hans ekspedisjon gjennom Nordvestpassasjen, samtidig som den et eksempel på jaktetradisjon. Et relevant spørsmål å stille i oppgaven er derfor: hva er et eksempel? Siden antikken har det etablert seg to ulike former for eksemplaritet (Gelley, 1995, s. 1-3). Platon sin tolkning er relatert til idéverdenen og eksemplets betydning er å virke som mønster eller forbilde. På den andre siden har Aristoteles en mer retorisk orientert tolkning, der man slutter fra enkelttilfeller til det allmenne. På denne måten kan eksemplet brukes til å bevise eller motbevise noe (Gelley, 1995, s. 1-3). John D. Lyons presenterer i boken *Exemplum. The rhetoric of example in early modern France and Italy* syv hovedkjenntegn på et eksempel, disse karakteristikene er ikke nødvendigvis i samsvar. I boken utdyper Lyons at et eksempel fremsetter: "... a connection between a general statement or maxim and local or specific actualization of that maxim." (Lyons, 1989, s. 5). Han påpeker også at eksempler vanligvis presenter seg selv som nettopp det, og at de er rammet inn i teksten, eller på en annen måte. Et eksempel fungerer ikke uten en felles forståelse hos taler og lytter om hvordan verden "ser ut" (Lyons, 1989, s. x). Det vil si det trenger å være en sammenheng mellom "statement" og eksempel. Ved å overføre et slikt teoretisk perspektiv på denne oppgaven kan de ulike praksisene som Gjøa har inngått i, som for eksempel at det trykkes frimerker med Gjøa på, være en slik hendelse der det skapes sammenheng mellom "statement" og eksempel. Skuta gjøres kjent og norsk, som noe folk skal kunne føle at de forstår og kan relatere seg til. Jeg kommer ikke til å følge eksempel-teori perspektivet videre oppgaven, men ønsker å belyse at å undersøke Gjøa i lys av et slikt perspektiv kan være med på å bringe frem nye og interessante sider for hvordan gjenstander produseres og etableres.



Bilde 10. Ved vannkanten på Bygdøyenes med Norsk Sjøfartsmuseum, Frammuseet og Kon-Tiki Museet som nærmeste naboer. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Nettverk som muliggjorde istandsetting

Det var en omfattende prosess å få organisert returneringen av Gjøa, og mange personer var involvert. Tom Wilhelmsen skriver i et takkeskriv på vegne av Den norske Gjøa-komiteen, at hjemsendelsen av skuta ikke hadde vært mulig, hadde det ikke vært for stor velvilje fra diverse firmaer og institusjoner til å ettergi avgifter og betaling for deres tjenester (Den norske Gjøa-komitè, 1972). Dette gjorde at skuta kunne flyttes og fraktes fra Golden Gate Park til Bygdøy med minimale kostnader. Parallelt mens det ble arbeidet med transporteringen av Gjøa, ble det hjemme i Norge satt i gang en innsamlingsaksjon for skuta. Tilstandsrapporten fra 1971 hadde bekreftet at Gjøa var i en dårlig tilstand og at det var nødvendig med en omfattende restaurering og konservering når skuta kom hjem.

Det forestående arbeidet av Gjøa var anslått til å koste ca. 800 000 kroner, midler som Norsk Sjøfartsmuseum ikke disponerte. Den norske Gjøa-komiteen satte derfor i gang en innsamlingsaksjon for å skaffe penger til å sette jakten i stand. Siden Norsk Sjøfartsmuseum mottok statsstøtte og arbeidet med vitenskapelig forskning, ville alle bidrag til Gjøa være fritatt for inntektsskatt i henhold til lov av 10. april 1970 nr. 17 paragraf 38 (Eitrem, 1972). I denne perioden mobiliseres det et nytt nettverk for å skaffe nok penger til å kunne realisere en

istandsetting av skuta. Den norske Gjøl-Komiteen henvendte seg til et stort antall norske firmaer med anmodning om å gi bidrag til å bevare skuta. De oppfordret til å gi donasjoner før den 16 juni, som var 100-årsdagen til Roald Amundsen, slik at restaureringsarbeidet kunne starte opp så fort som mulig. Tilsammen bidro over hundre bedrifter og privatpersoner, hovedsakelig fra sjøfartsindustrien i innsamlingsaksjonen. Også avisen Aftenposten oppfordret sin lesere til bidra til bevaringen av skuta. Sensommeren 1972 mottok Norsk Sjøfartsmuseum til sammen 800.632,47 kroner til restaurering og konservering av Gjøl (Eitrem, 1972). I lys av feiringen av Amundsens 100 årssdag, Gjøl-komiteens innsamlingsaksjon, samt gunstige skatteregler var dette hendelser som muliggjorde en rask istandsettelsesprosess av skuta.

I forbindelse med innsamlingsaksjonen sendte den norske Gjøl-komiteen ut et takkeskriv til Gjøs bidragsytere og interesserte. I skrevet blir det fortalt om skutas tilstand og de forestående planene for båten ved Norsk Sjøfartsmuseum. Det opplyses om at skipet er i dårlig tilstand, men at ”Bunn og spanter er i rimelig god forfatning, visstnok fordi Gjøl gikk i sildefart, og laken av silden har øyensynlig hatt preserverende virkning” (Den norske Gjøl-komite, 1972). Sjøfartsmuseets overtagelse av Gjøl gjør at skuta som museumsgjenstand trekkes inn i museale praksiser. Hun blir en del av museets typologiske båtsamling og inngår i kunnskapspraksiser om bevaring og konservering av trebåter. I dette arbeidet bringes frem gamle, nesten glemte relasjoner som skuta har inngått i. Det er interessant at det er skutas tidligere liv, altså før den historiske ekspedisjonen, som er årsaken til at originalt materiale har blitt bevart. Det er båtens tidligere tilknytning til sildefart og som fraktskute i Norge, som trer frem.

Gjøl og fartøyvern

Gjøl omtales som det første norske seilende fartøyet som ble forsøkt bevart på land (Molaug, 1988, s. 198). Da skuta ble dratt på land i San Francisco fikk de norske foreningene og San Francisco by og parkvesen erfare de problemer som er knyttet til fartøybevaring: det kreves kontinuerlig vedlikehold og pass, og det kreves penger og mennesker med kunnskap om restaurering av fartøyer. Da Gjøl kom tilbake til Norge i 1972, nesten 70 år etter hun for første gang ble satt på land, var bevaring av fartøy fortsatt ikke en etablert praksis.

Det antikvariske fartøyvernet i Norge har en relativ kort historie sammenlignet med andre vernedisipliner. En sentral årsak til dette forklarer antropolog Odd Are Berkaak er at det i norsk historieoppfatning har vært en ideologisk orientering mot innlandet og det jordfaste (Beraak, 1992, s. 99). Det har resultert i at norsk maritim kulturhistorie ikke har vært like synlig i det offentlige som for eksempel norsk bondekultur. Fartøyvernet oppstod gjennom at fartøybrukere, sjøfolk og maritimt interesserte personer tok initiativ til å verne norsk sjøfartshistorie. Mange av de som involverte seg i dette arbeidet har vært med på å legge grunnlaget for både den praktiske og teoretiske kunnskapen som finnes i fartøyvernet i dag (Eikeli, 2003, s. 7). Først på 1970-tallet etablerte det statelige forvaltningsapparatet en bevaringspolitikk for fartøy. I 1977 nedsatte Kulturrådet det såkalte Fartøyutvalget, som skulle utrede en rekke spørsmål omkring bevaring og bruk av fartøyer. I utvalgets innstilling var hovedkonklusjon at det offentlig skulle ha ansvar for bevaringen av en spesiell gruppe fartøyer av særlig ”rikshistorisk” interesse. Denne samlingen av fartøyer ble kalt for den ”statlige grunnstammen” og skulle fungere som utgangspunkt for en fremtidig nasjonal verneplan (Berkaak, 1992, s. 12). I innstillingen ble det foreslått retningslinjer til utvalgskriterier og krav til restaureringsarbeider av fartøyer. Et av punktene handlet om at det skulle være originale båter, ikke rene kopier. Det skulle tilstrebes å føre fartøyene tilbake til den perioden og den tilstanden som var ”mest karakteristisk” for fartøyet i den tiden de var i drift. Det andre punktet var at man skulle tilstrebe å bevare fartøyene flyttende på vann. I innstillingen skilles det spesifikt mellom fartøyer på vann og på land. Fartøy som bevares på vann skal kunne brukes, mens om fartøyer på land skrives det ” de som tas på land må vurderes som rene museumsgjenstander og faller derfor inn under ansvarsområdene til de regionale sjøfartsmuseene” (Berkaak, 1992, s. 12). Liggende på land kunne Gjæla altså ikke defineres som et vernet fartøy, men ble heller definert som en ren museumsgjenstand. I innstillingen ble det ble satt opp to hovedkriterier som skulle prege det fremtidig bevaringsarbeid: bevaring etter type og vurdering etter funksjon. Det var sentralt at utvalget skulle være representativt i forholdet til et ”riksperspektiv”. Som et resultat av denne innstillingen satte kulturrådet i 1977-78 i gang en landsomfattende registrering av verneverdige fartøyer. Som en oppsummering beskriver Berkaak at situasjonen i det maritime kulturvernet i sin alminnelighet og for fartøyvernet spesielt på 1970 og 1980-tallet, har vært preget av ”...uoversiktligheit både på den organisatoriske, idémessige og den finansielle siden.” (Berkaak, 1992, s. 4).

Bevaringsideologi og ny historiefølelse

I Berkaaks rapport om fartøyvernet i Norge på 1970 og 1980 – tallet drøfter han hvordan det som omtales som ”historisk verdi” ofte ikke er egenskaper ved selve gjenstanden, men heller er noe som oppstår og skapes i selve arbeidet med å ta vare på den. Han skriver ”Den er altså en egenskap av vernearbeidet.” (Berkaak, 1992, s. 42). Her berører han en av kjerneproblemstillingene i oppgaven, nemlig det at ting eksisterer ikke av og for seg selv, men genereres og formes av deres relasjoner til andre aktører i et nettverk (Law, 1993, s. 3-4). Berkaak sitt perspektiv om at man må studere de praksiser som inngår i vernearbeidet for å få øye på den ”historiske verdien” kan derfor være fruktbar for mine analyser av hvordan GjØa gjøres forskjellig. Jeg skal i denne delen redegjøre for noen sentrale prinsipper innen bevaringsideologi og fartøyvernet. Her skal jeg belyse hvordan praksiser har endret seg og hvordan dette har vært med på å endre forståelsen av fartøy. Dette gjøres for å belyse hvordan gjenstander endres og transformeres parallelt med at praksiser endrer seg.

Berkaak bruker han uttrykket ”endelig historie” (ultimate history), et uttrykk lånt fra den engelske historikeren Edward Hallett Carr. Utrykket forbindes med et positivistisk syn på kulturhistorie der historien betraktes som noe som ikke vil endre og fornye seg, men heller som et avsluttet hele som er positivt gitt (Berkaak, 1992, s. 13). I rapporten hevder han at et slikt syn har blitt hengende igjen hos det offentlige når spørsmål knyttet til verneverdi skal bedømmes. Han skriver at det har vært en tendens i de offentlige og etablerte kulturinstitusjonene for forskning og bevaring, at de har ” blitt hengende igjen i tradisjonelle kategorier om bevaringsverdi.” (Berkaak, 1992, s. 8). Han belyser at bevaringsverdien ofte har blitt bestemt ut i fra i hvilken grad fartøy kan knyttes til heroisme og nasjonalisme, og at dette verdisynet har hatt forrang for å se fartøy som representativitet. Berkaak kritiserer denne praksisen for å tilnærme seg historien på en slik måte at hvis man har de rette innsamlingsteknikkene og den riktig ekspertisen, så vil det historiske puslespillet falle på plass og man får kontroll over historien (Berkaak, 1992, s. 13).

Utover på 1980-tallet vokste det frem en ny historiefølelse og en praksis som til en vis grad utfordret gjeldene prinsipper. I spørsmål knyttet til bevaring og antikvarisk praksis skriver Berkaak at det etablerte seg to ulike historieførståelser mellom det offentlige/staten og tiltakshaverne. Med tiltakshaverne menes private personer eller foreninger som drives av ikke-teoretiske motiver i sitt bevaringsarbeid. Deres ideologi beskrives for å bygge på en mer erfaringsnær tenkemåte og som retter seg mot gjenstander som oppleves som utelatt fra det

offisielle vernearbeidet, mens den statlige ideologien beskrives for å være nedfelt i en litterær og faglig tradisjon med stor samfunnsmessig autoritet og med en gjennomgående nasjonal tenkemåte (Berkaak, 1992, s. 90). Denne nye historiefølelsen, skriver Berkaak, medført til at ”hverdagsbåten” som representerte den almene ble ansett som mer verdifull. Han argumenterer for at denne endringen springer ut av å ”...knytte opplevelser av det forgangne til eget liv snarere enn til nasjonen, et spesielt økonomisk system eller en kulturell epoke.” (Berkaak, 1992, s. 8). Med utgangspunkt i statens/riksantikvarens vernebegreper foreslår han at de nasjonale rammene for verditenkningen blir revurdert, en dreining bort fra den historiske gjenstanden til prosessen: ”En slik nyvurdering vil kunne føre fram til at det offentlige forlater det perspektivet jeg med et lånt uttrykk har kalt ’endelig historie’, d.v.s. at man ser på historien som noe som hører fortiden til, og isteden ser på det som en prosess i samtiden.” (Berkaak 1992, s. 100). Ved å betrakte historien slik argumenteres det for at verdien i vernede objekter vil oppfattes som noe som stadig pågår og som stadig produserer nye versjoner. I rapporten sier Berkaak altså helt eksplisitt at det finnes helt to ulike måter for hvordan mening om fartøy produseres. Og han sier at de forskjellige versjonene kommer som et resultat ulik ideologisk tilnærming til historien.

I lys av verneverdier og endringer i historiefølelse skal jeg vende blikket tilbake til da Gjøa kom til Norge. På Norsk Sjøfartsmuseum ble det bestemt på grunnlag av båtens manglende autensitet at hun ikke var et kulturminne, men at symbolverdien til skuta var stor og den skulle fungere som monument. Båten var først og fremst et heroisk monument over et kapittel i Norsk polarhistorie. I tillegg skulle båten stå som et eksempel på jaktetradisjon, og ha en typologisk funksjon der hun ble knyttet opp til museets båtsamling i båthallen på Bygdøyenes (Kolltveit, 2014 [samtale]). Som tidligere nevnt var det nettopp Gjøa som en kompleks gjenstand og et sammensatt fartøy, som kunne knyttes opp mot flere funksjoner og hendelser som gjorde skuta verdifull. I lys av Berkaak sine perspektiver kan det at Norsk Sjøfartsmuseum var et halvoffentlig museum hatt betydning for hvordan båten ble definert. Siden museet representerte både det offentlige og tiltakshaverne, kan det ha gitt rom for flere perspektiver og versjoner av båten. Til samme tid kan man si at disse andre versjonene av båten kanskje var lite synlige der hun lå plassert like ved ikon-museene Kon-Tiki Museet og Frammuseet. Det kan argumenteres for at den ”historiske verdien” som ble knyttet opp til båten nettopp lå i fortiden. I denne sammenheng er det relevant å trekke frem at å se historien som en prosess i samtiden ikke enda var godt etablert i museumsverdenen, og at det derfor heller ikke trolig var noen stor kontrovers rundt denne versjonen.

Gjøa bygges på nytt

En av de største utfordringene knyttet til gjenoppbyggingen av Gjøa, har vært at det ikke eksisterer noen tegninger over hvordan hun originalt ble bygget. På tidlig 1970-tallet hadde det enda ikke etablert seg strenge antikvariske retningslinjer i forhold til bevaring og dokumentering av arbeider som ble utført på museet. Den forestående restaureringen av skuta basert seg derfor på kvalifisert gjetting, gamle fotografier og tegninger fra restaureringen i San Francisco. Den omfattende restaurering av skuta på slutten av 1940-tallet, samt flere mindre reparasjoner som ble utført i San Francisco hadde medført at det var lite originalt materiale igjen. Det ble oppdaget at det blant annet hadde blitt valgt uoriginale løsninger og uoriginale materialer i denne perioden. Dette var avgjørende for at skuta ikke ble definert som et kulturminne og til at hun ikke ble ansett som et autentisk og verneverdig fartøy. På museet ble Gjøa ble definert som en museumsgjenstand, et objekt.

Tidligere direktør ved Norsk Sjøfartsmuseum Bård Kolltveit forteller at selv om Gjøa som originalgjenstand bare var en kopi, så var derimot skutas monumentalverdi og symbolverdi sterk. Han forteller at det ble vedtatt på museet at det skulle være et løpende vedlikehold av skuta, og hvis det var noe som måtte skiftes, så skulle det ikke det skje ut i fra et autensitetsperspektiv, men ut i fra at fartøyet i seg selv representerte noe (Kolltveit, 2014 [samtale]). Dette skal ha vært et viktig argument for museets vedlikehold av skuta.

Vedlikeholdsarbeidet besto i hovedsak av å sørge for at dekket ble oljet og ta en spesial laget presenning over henne på vinterstid. Dette skulle sørge for at skuta så fin ut, og for at den skulle overleve som et monument i fri luft. Kolltveit forteller at det aldri ble seriøst diskutert på museet å sette skuta i en slik stand at den kunne settes på vann igjen. Fordi en slik istandsetting ville bety at de siste originale delene ville forsvinne (Kolltveit, 2014 [samtale]). Dette er interessant siden her bringes det autentiske frem igjen, og virker slik at en Gjøa på vann-versjon ikke er mulig. Autensitetsperspektiver var altså med på å bestem hvordan båten skulle gjøres. I tillegg som at en istandsetting av båten slik at den kunne ligge på vann ville bety store økonomiske utgifter for museet, midler som ikke var tilgjengelige.

Hvilken versjon skal Gjøa restaureres til?

Da Norsk Sjøfartsmuseum skulle starte restaureringen av Gjøa i 1972 ble arbeidene lagt ut på anbud. Etter å ha forhørt seg ved fire verksteder, ble det besluttet at Djupvåg Båtbyggere i Hardanger skulle utføre restaureringsarbeidet. Med stående ordre om at alle originale deler

skulle bevares om mulig, ble restaureringen av skipet utført sommerhalvåret 1972 og 1973 (Eitrem, 1979). Restaureringsarbeidet foregikk under oppsyn av Norsk Sjøfartsmuseums direktør Svein Molaug, direktør Wilhelm Eitrem og skipsingeniør Roar Stoltz fra Akers Mekaniske Verksted. Det ble tidlig klart at skipet, særlig skroget og dekket, var i en svært dårlig tilstand. Dette resulterte i store utskiftninger av materialer, og uoriginale løsninger skal ha blitt valgt under restaureringen. Kolltveit forklarer at det viktigste var å få skuta opp og stå så fort som mulig, og han forteller at Djupvåg båtbyggere kunne garantere for at båten stod ti år, men ikke mer (Kolltveit, 2014 [samtale]).

I senere tid har restaureringspraksisene fra denne perioden fått kritikk, og det har blitt påpekt hvordan valget av uoriginale løsninger fikk konsekvenser for bevaringen av Gjøa. Førstekonservator ved Norsk Sjøfartsmuseum Johan Kloster skriver i en rapport vedrørende vedlikehold og forbedringer på Gjøa, at reparasjonene som ble utført i 72-73 gjorde at regnvannet ble stående på enkelte områder på skandekket. Han opplyser om konstruksjonen som ble valgt verken hadde svalkelemmer eller spalte for å slippe vann ut fra dekkarealet (Kloster, 1993). Konservator Ove Rostrup forklarer i et intervju at personer som hadde bidratt med økonomisk støtte til restaureringen var misfornøyd med at det var sprekker i bordkledningen etter restaureringen i 72-73. Det skal ha blitt argumentert for at skuta ikke var pen nok å se på. Det skal derfor ha blitt bestemt at det skulle brukes natemasse, sikaflex, på utsiden av skuta for å tette sprekkeene. Men på sikt skulle dette valget vise seg å få uheldige konsekvenser for Gjøa. Problemet var at det ikke var tett på dekk, noe som førte til at vann rant ned mellom sprekker i dekket, uten at det var god nok lufting under dekk slik at det kunne tørke opp. Behandlingen med Sikaflex hadde nemlig tettet igjen mange av luftemulighetene. Dette bidro til at flere bordganger måtes skiftes ut på grunn av at de hadde råtnet (Rostrup, 2014 [samtale]). Det blir antatt at det på enkelte deler av gjenoppbyggingen i 1972-73 hadde blitt valgt amerikanske løsninger, altså tilbakeføringer til hvordan skuta hadde blitt restaurert i Golden Gate Park. I et intervju i Aftenposten utdyper Kloster flere av problemene som har oppstått etter restaureringen i 1972 -73. Han forteller at skansekkledningen på rekka ble bygd helt ned til dollbordet, det ytterste bordet som omkranser selve dekket. I tillegg ble den øverste bordgangen på selve huden lagt på utsiden av dollbordet. Dette forklarte Kloster at var en ”veritabel feilkonstruksjon” og gjorde skuta utsatt for råteutvikling (Dagbladet, 1998).

For å forstå noen av de valg og prioriteringer som ble utført under restaureringsprosjektet i 1972-73, må skuta ses i lys av hvordan hun ble redegjort for. Da Gjœa kom til Bygdœy ble skuta definert som et fartœy med flere betydninger og ikke som et rent kulturminne eller historisk monument. En slik kompleks versjon, som ikke hadde status som verneverdig, kan ha gitt rom for en større fleksibilitet i hvordan gjenoppbyggingen skulle utfœres. I tillegg var det mangel på erfaring og klare retningslinjer for hvordan en restaurering og tilbakefœring av et fartœy skulle gjennomfœres. På grunn av av de vedlikeholdsmessige problemene de uoriginale løsningene skapte, ble det utover på 1980-1990 - tallet besluttet at videre skjøtsel skulle tilstrebe tilbakefœringer til slik skuta var under ferden med Amundsen. Dette kan beskrives som en hendelse der Gjœas har aktørstatus og har en effekt på nettverket. For å bedre ivareta båten m tte bevaringspraksiser og rutiner endres, og en mer autentisk Gjœa skulle tilstrebes. I lys av endringen som kom ble det også et større fokus på dokumentering og h ndverkt tf relse. Gjœa skulle fortsette å være en komplekst gjenstand og monument, men det var den Gjœa som Amundsen seilte med som skulle gjelde for fremtidige bevaringspraksiser.

Formidlingsmessig oppgradering

I 1994 ble Norsk S fartsmuseum overr kket en uventet gave som bidro til å øke formidlingspotensialet til Gjœa-ekspedisjonen. Museet ble forelagt en fullstendig rekonstruksjon av akterkahytten og inventaret av ingeniøren Karl Eilert Grøndahl. Grøndahl var en stor Gjœa-entusiast og ønsket å bidra til å gi folk bedre forståelse av de forhold som Amundsen og hans mannskap levde under. Grøndahl hadde i over 20 år drevet med egenstudier av Gjœa-ekspedisjonen og hadde opparbeidet seg stor kunnskap om skipets inventar ved å undersøke gamle fotografier av Gjœa, og gjennom skriftlige og muntlige samtaler. Til S fartsmuseet presenterte Grøndahl over 30 gjenstander som hadde vært om bord under ekspedisjonen. Han hadde blant annet laget en kopi av en skuffhylle som hadde stått ombord og skaffet kopier av bilder som hadde hengt i kahytten og fått de innrammet slik de hadde hengt om bord. Han hadde også fått fatt i det originale uret som hadde vært om bord under ekspedisjonen. Under Gr ndahls arbeider med å rekonstruere kahytten fikk han også montert panelbord på veggene slik det hadde vært under ekspedisjonen.

Til Aftenposten forteller daværende direktør ved Norsk S fartsmuseum Bård Kolltveit og driftsdirekt r Gunnar Dahl at ”Vi var klar over Gr ndahls interesse for Gjœa, men vi hadde

ingen anelse om at han hadde nådd slike resultater”, videre forklarer de at det nye materialet bidro til å gjøre Gjøl ”...ytterlige attraktiv som museumsobjekt.” (Stephansen, 1994). De belyser også at det arbeidet som Grøndahl har lagt ned i undersøkelser og rekonstruksjoner ikke ville ha vært mulig å gjennomføre for museet med de ressursene som de har tilgjengelige. Før Grøndahl satt i gang med å rekonstruere akterkahytten hadde Gjøl bare vært et skall innvendig. Den nye utstillingen ga museet muligheten til å gi besøkende et inntrykk av hvordan det hadde vært å leve om bord. Grøndahls gave var en hendelse som bidro til å endre Gjøl: nå var hun ikke bare et monument, men også en museumsgjenstand. Båten beveger seg vekk fra å være kun et visuelt monument og mer mot et museumsobjekt som kan erfares og oppleves. Den var ikke bare en museumsgjenstand, men også rammen rundt ny utstilling av gjenstander. Publikum kunne komme inn i kahytten, se hvordan mannskapet hadde levd i de tre årene Gjøl-ekspedisjonen varte. Dette var en helt ny versjon av Gjøl, en versjon som var mye mer knyttet til formidlingshensyn.

Den nye installasjonen skapte også utfordringer for museet, med nye rutiner og praksiser. Det som skapte problemer med rekonstruksjonen var at flere av kopiene tok skade av at de stod ute i lufta. Særlig ble dette et problem når det var rått og kaldt i lufta. Dette gjorde at skuffer og skap begynte å svele og til at gardinstenger begynte å ruste. Hovedårsaken til dette var at det ikke var blitt brukt samme materiale som originalgjenstandene var blitt laget av (Rostrup, 2014 [samtale]). Dette gjorde at rekonstruksjonen måtte demonteres om vinteren, tas inn i museet, for å så bli satt opp igjen om sommeren. Den nye utstillingen, der mennesker kunne komme inn i båten medførte også at museet ble nødt til å ha en vakt om bord. Vakholdet betød ekstra utgifter for museet, og med museets begrensede økonomiske midler måtte tidsrommet for når skipet kunne stå åpent innskrenkes betydelig. Det betød at også båten beveget seg mer tilbake til å fungere som et monument, og den erfaringsnære versjonen av Gjøl nesten forsvant.



Bilde 11. Et landemerke på Bygdøy. Foto: Norsk Maritimt Museum.

Fartøyets fremtidige situasjon diskuteres

I 1997 utarbeidet førstekonservator ved Norsk Sjøfartsmuseum Kloster en rapport der Gjøas fremtidige situasjonen ble drøftet. Her blir det skrevet om hvordan Grøndahls innredningsarbeider av akterkajyten har bidratt til å øke formidlingspotensialet til fartøyet. Kloster påpeker hvordan dette viser at Gjøa kan gjøres mer aktuell både under og over dekk, uten bruk av originalt materiale (Kloster, 1997). Samtidig argumenteres det for at fartøyets autensitet som museumsgjenstand er under sterkt press. I rapporten stiller han følgende problemstilling til museets videre arbeid med Gjøa: ” - Akseptere at fartøyet blir helt fornyet som en konsekvens av utendørslagring. – Konservere/konsolidere mest mulig originalt materiale.” (Kloster, 1997). I forhold til en gradvis fornyelse, påpekes det hvordan fartøyets plassering utendørs på sikt vil føre til at de gjenværende original delene vil ødelegges. Det vil altså bare være et tidsspørsmål før hele Gjøa er en kopi. Det argumenteres for at selv med en fullendt kopi av originalfartøyet så vil utendørslagring medføre anselige økonomiske utgifter til vedlikehold. Dette begrunnes med at det er svært vanskelig å finne tilfredsstillende metoder for å kunne beskytte den store trekonstruksjonen i mot soppangrep (Kloster, 1997). Ved å

akseptere at Gjølå blir en fullstendig kopi, konkluderes det med at museet må medberegne betydelige beløp til vedlikeholds – og fornyelsesarbeider, i tillegg til at originale deler ikke kan sikres.

Når Kloster drøfter verdiene av å bevare skipet i sin nåværende tilstand som en museumsgjenstand, så beskrives de som tosidige. Dels kan dette knyttes opp mot bevaring av kildehistoriske spor, der skiper representerer innsikt i konstruksjonsløsninger og håndverksdetaljer. Dels som bevaring av originalt materiale sikrer fartøyets autensitet som et historisk objekt. På dette punktet påpeker Kloster at selv om det er museets hovedoppgave å bevare historisk materiale intakt, så representerer ikke bunnseksjonen på Gjølå noen stor kildehistorisk verdi. Kloster skriver ”Verdien av å ta vare på den originale bunnseksjonen må derfor i første rekke sees i relasjon til NSM’s ønske om å sikre det historiske objekt snarere enn en kopi eller ”monument” over en polarinnsats.” (Kloster, 1997). Hvis Gjølå skal kunne bevares som et historisk objekt, så argumenteres det for at det er nødvendig at skuta blir plassert i et bygg med kontrollert klima. For å kunne forsvare en slik investering, skriver Kloster at det er nødvendig at skuta settes inn i en ”formidlingsmessig ramme med tilknytning til kampen om Nordvestpassasjen og polarhistorie samt norskekystens fraktemenn og kystkultur” (Kloster, 1997). I rapporten diskuteres to fremtidige versjoner av Gjølå. Det alltid tilbakevendende bevaringsproblemet gjør at museet må bestemmes seg for hvilken versjon som skal tilstrebes. Det anslås at det ved fartøyets nåværende plassering ikke vil gå lang tid før alt originalt materiale vil forsvinne. Det er fartøyet og dets materialet som tvinger museet til en snarlig beslutning om hvilken versjon som skal velges. Det diskuteres eksplisitt hvilke relevans valget av de ulike versjonene vil innebære. Jeg skal her benytte meg av Mols perspektiv om å se på ting som multiple, og belyse hvordan Gjølå gjøres i forskjellige versjoner gjennom forskjellige, men relaterte praksiser (Damsholt & Simonsen, 2009, s. 29). Gjølå er multipel, men versjonene verdsettes ulikt, og de er ikke nødvendigvis compatible. Materialets tilstand gjør at museet står mellom å velge historisk objekt-versjonen eller kopi-versjonen. De ulike versjonene kan ikke lenger eksistere side om side. Dette er også en situasjon der Gjølå trer frem som en aktør, og der hun er effekt på nettverket. Den versjonen av Gjølå som museets skulle bestemme seg for krever at både at båten redegjøres på ny og at praksiser endres.

Et monument for fall

Norsk Sjøfartsmuseums diskusjoner om å bygge et vernebygg for Gjøa ved siden av Frammuseet ble aldri noe av. Et Gjøa-bygg ble for dyrt for å bygge. Det ble argumentert fra Sjøfartsmuseets side at Gjøa vil forsvinne som minnesmerke på Bygdøynes ved å bli satt i hus, i tillegg til at bygget trolig vil være sjenerende for Frammuseet (Norsk Sjøfartsmuseum, 1998). Det ble derfor bestemt at museet skulle fortsett å bevare skuta på uteområdet på Bygdøy. I argumenter mot og argumentasjon om et vernebygg kommer det frem at omgivelsene er en helt avgjørende aktør for skutas fremtid.

I 1998 gikk Norsk Sjøfartsmuseum i gang med en ny stor restaurering av Gjøa. I den forbindelse søkte Sjøfartsmuseet stiftelsen UNI, Norsk Kulturråd og Frammuseet om midler til bevaring av Gjøa. I søknaden karakteriseres den forestående restaureringen som et arbeid for å sikre kulturminnet Gjøa (Norsk Sjøfartsmuseum 27. januar, 2003).

Restaureringsarbeidene ble utført av Knut Vadseth ved Promhavn Slipp AS. Sammen med Sjøfartsmuseet skulle Promhavn Slipp gjøre Gjøa mer mot originalen enn foregående restaureringer. Siden det ikke eksisterte noen tegninger av hvordan Gjøa ble bygget, forteller konservator Kloster, for at restaureringen skal utføres så korrekt som mulig så skuer de tilbake til den historiske tradisjonen og bygging av tilsvarende båter (Dagbladet, 1998). Det er den autentiske versjonen som skal etterstrebes, i tradisjon og periodetypiske trekk. Som en kommentar til den pågående restaureringen, beskriver Kloster det som eksotisk å kunne observere norsk malmfuru side om side med amerikansk reedwood, som ble brukt under den første oppussingen i San Francisco (Dagbladet, 1998). En spennende observasjon som beskriver en uventet relasjon mellom to ulike faunaer.

Den 14. februar 2003 holdt Norsk Sjøfartsmuseum et møte om videre skjøtsel av formidlingsmessig satsing på Gjøa. De som var til stede under møte var Bård Kolltveit, Johan Kloster, Torstein Arisholm, Jan-Børge Tjäder, Torgeir Oma, Kai Jensen og Pål Nymoen. Referatet fra møte konkluderer med at da Gjøa ble restaurert i 1972-1973, så skjedde dette ikke i henhold til dokumentasjon for hvordan fartøyet opprinnelig var bygget. Det påpekes at ”Bortsett fra bunnkonstruksjonen er fartøyet ikke et kulturminne knyttet til norsk jaktetradisjon, 1800-tallets fartøybygging eller Roald Amundsens seilas gjennom Nordvestpassasjen” (Norsk Sjøfartsmuseum, 14.februar, 2003). Derimot skrives det at Gjøa er ”...et viktig kulturminnesmerke knyttet til de tre ovennevnte temaer og har som sådan et stort formidlingspotensiale” (Norsk Sjøfartsmuseum, 14.februar, 2003). I vedtaket om videre

skjøtsel ble det bestemt at det er Amundsens seilas med fartøyet gjennom Nordvestpassasjen som har størst formidlingspotensiale. Derfor skal dokumentasjon for hvordan fartøyet så ut under seilasen være styrende for fremtidig skjøtsel. Videre skjøtsel som tilbakeføringer, endringer, reparasjoner, installasjoner, vedlikehold og overflatebehandling skal utføres slik at formidlingsverdien opprettholdes eller bedres. Det konkluderes med at fartøyets ytre, det synlige skal "...opprettholdes eller styrkes i sitt samsvar med dokumentasjon for hvordan fartøyet så ut, da det seilte gjennom Nordvestpassasjen." (Norsk Sjøfartsmuseum, 14.februar, 2003). I vedtaket om formidlingsmessig satsing, skrives det at det skal utarbeides søknader om økonomisk prosjektstøtte til å få dekkarrangementet på Gjøa gjenskapt. Dette arbeidet skal skje i henhold til "...dokumentasjon for utseende ved seilasen gjennom Nordvestpassasjen" (Norsk Sjøfartsmuseum, 14.februar, 2003). I referatet blir Gjøa redegjort på ny og videre skjøtsel av båten skal skje i tråd med Amundsens Gjøa. Målsetningene om en større formidlingsmessig satsning kan tolkes som forsøk på holde Gjøa stabil.

I 2006 ble Gjøa kraftig svekket da det besluttet at alt vedlikeholdsarbeid av Gjøa skulle opphøre. Av uklare omstendigheter opphørte vedlikeholds praksisene, og båten ble på nytt flytende. I mitt intervju med Kolltveit beskriver han at det var trist og vanskelig å se på at skuta forfalt mer og mer. Særlig i lys av alle de resursene som museet hadde brukt på skuta opp gjennom årene. Mange fryktet at skutas siste dager hadde kommet.

Oppsummering

Fra å ha vært en utstilt gjenstand og monument i San Francisco, ble Gjøa definert som en museumsgjenstand på Norsk Sjøfartsmuseum. Da Gjøa kom tilbake til Norge var hun i en svært dårlig tilstand og det var lite originalt materiale igjen. På Norsk Sjøfartsmuseum ble det bestemt at skuta ikke kunne defineres som et rent kulturminne over Gjøa-ekspedisjonene. Verdien av å bevare henne skulle springe ut av Gjøa som en kompleks gjenstand, med flere betydninger. Båten inngikk i museets typologiske båtsamling, og ble utstilt som et monument over Amundsens reise gjennom Nordvestpassasjen og jaktetradisjon. På Bygdøy inngikk hun i et stor museumslandskap bestående av flere andre betydningsfulle båter og fortellinger. Museene på Bygdøy er sentrale i formidlingen av det nasjonale og i identitetsskapingen av hva det vil si å være norsk. I sine nye omgivelser ble båten påvirket av forskjellige aktører som museumslandskapet, andre båter og nasjonale verdier.

Siden båten ikke skulle bevares på vann, ble hun ikke definert som et verneverdig fartøy. Allikevel har jeg i lys av fartøyvern-perspektiver forsøkt å beskrive hvordan fartøy og fartøyvern har blitt behandlet i det offentlige. Ved å ha redegjort for utviklingen i norsk fartøyvern på 1970 og 1980-tallet, kommer det frem at det har eksistert ulike måter å tilnærme seg historien på og når spørsmål knyttet til verneverdi skal avklares (Berkaak, 1992, s. 13). Dette er spørsmål som har også vært relevant for hvordan mening har blitt skapt og for bevaringen av skuta. På Norsk Sjøfartsmuseum ble båten tatt vare på og hun gikk gjennom to restaureringer i tiden hun var på museet, den første foregikk på tidlig 1970- tallet, mens den andre på slutten av 1990-tallet. I begge disse prosessen var det sentralt å få henne i en slik stand at hun kunne overleve som et monument i friluft. Det som endret seg var hvordan arbeidene skulle utføres og hvilken versjon av Gjøa som skulle tilstrebes.

Gjøa ble flyttet til Norge fordi hun var vanskelig å opprettholde som en stabil nettverksgjenstand. På Norsk Sjøfartsmuseum ble hun stabilisert hun og hun ble etablert som en museumsgjenstand. Allikevel argumenterer jeg for at hun fortsetter å være en flyttende gjenstand. Hun er det ikke på samme måte som i San Francisco der hun beveget seg mellom ytterpunktene, heroisk monument og hærverk og forfall, men på et annet vis, der hun beveger seg mellom verneideologier og museumspraksis.

Kapittel 4. Frammuseets Gjøa.

Frammuseet

Frammuseet åpnet den 20. mai 1936. Det var Fram-komiteen som sørget for at polarskipet Fram skulle bevares og settes i hus. Det karakteristiske bygget ble tegnet av arkitekten Bjarne Tøiens (Frammuseet, 2013). Fram var det første samtidsfartøyet som ble bevart i Norge (Molaug, 1988, s. 198). Frammuseet er en privat stiftelse og eies og drives av stiftelsen Komiteen til Bevarelse av Polarskipet Fram. Verken museet eller Fram-komiteen mottar driftsstøtte fra det offentlige eller næringsliv (Frammuseet, 2014). Fram-komiteen har siden Norsk Sjøfartsmuseum overtok Gjøa i 1972 vært en økonomisk bidragsyter i bevarelsen av skuta, og i år 2000 donerte Fram-komiteen en million kroner til bevaring av skipet. Museet er i dag et av Norges mest besøkte museer.

Etter at alle vedlikeholdsarbeider av Gjøa ble stoppet opp i 2006 var båten på nytt truet med å forfalle. Flere år ut tilsyn satt kraftig spor på skuta. Det var derfor med stor glede for mange at Frammuseet og Norsk Maritimt Museum i 2009 inngikk en avtale hvor Frammuseet overtok eierskapet til Gjøa. Avtalen gikk ut på at Frammuseet skulle arbeide for å sette Gjøa under tak og bevare henne for fremtidige generasjoner. I forbindelse med eierskifte tilbakeførte Norsk Maritimt Museum pengene som de tidligere hadde mottatt av Fram – komiteen til museet. Med Gjøa under tak ble skuta fysisk plassert sammen med Fram, og det ble en tydeliggjøring av forbindelser mellom polarheltene og deres fartøyer. Det nye Gjøa-bygget ble åpnet sommeren 2013, og det ble holdt en høytidelig åpningsseremoni hvor kongen var tilstede og det ble holdt tale av statsministeren³. På åpningen var det også representanter fra Polarinstituttet, Det norske romsenter, Nasjonalbiblioteket, Det Norske Veritas og forskningsrådet (Bache, 2013). Satt inn i et klimaregulert vernebygg med en stor utstilling om Nordvestpassasjen bygget

³ I talen til daværende statsminister Jens Stoltenberg ble blant annet følgende sagt ” Roald Amundsens bedrifter gjorde oss stolte som nasjon, men dessverre har vår behandling av Gjøa gitt langt mindre grunn til stolthet. Det retter vi på nå.”, videre sa han ” Amundsen og andre norske eventyrere utfordret havets og naturens krefter. Det har gitt oss kunnskap som har bidratt til å etablere Norge som en ledende maritim nasjon. Det høster vi fortsatt frukter av . I dag utvikles og utrustes noen av verdens mest avanserte skip i Norge. Vi er verdens største havbruksnasjon og vi har verdensledende oljeteknologi for de tøffeste havområdene. Vår maritime kunnskap sikrer arbeidsplasser, verdiskaping og velstand.” (Stoltenberg, 2013).

rundt båten, kan eierskifte kan ses på som et nytt forsøk på å gjøre Gjøa stabil. Det er dette kapitlet skal handle om.

Norsk maritim kulturarv

Allerede i 2006 begynte Frammuseet å diskutere mulighetene om å overta Gjøa og sette henne under tak. Museet så et stort uutnyttet formidlingspotensiale i skuta og ønsket å gjøre skutas reise gjennom Nordvestpassasjen bedre kjent og formidle hvilken stor betydning Gjøa-ekspedisjonen har i internasjonal sjøfartshistorie. I forbindelse med museets overtagelse av Gjøa båten inngikk båten i to debatter. Felles for de begge var at de omhandlet formidling og bevaring av norsk sjøfartshistorie, den ene diskusjon var knyttet til Frammuseets planer med Gjøa, mens i den andre inngikk båten i en større museumspolitisk debatt knyttet til en helhetlig formidling av norsk sjøfartshistorie på Bygdøy. Disse debattene kan også relateres til hverandre, men ved å se de hver for seg ønsker jeg å belyse hvordan båten gjøres på ulike nivåer.

I forbindelse med Vikingskipenes tilstand og en eventuell flytting av disse, etablerte det seg en opphetet debatt i Norge. Et moment i denne debatt var hvordan en eventuell flytting av vikingskipene kom til å forandre museumslandskapet på Bygdøy. Det var fryktet at hvis Vikingskipene ble flyttet bort fra Bygdøy, så ville det skade den helhetlige formidlingen av norsk sjøfartshistorie som de fire musene, Kon-Tiki Museet, Frammuseet, Norsk Maritimt Museum og Vikingskipsmuseet representerer. Diskusjonen om bevaringen og betydningen av Gjøa inngikk derfor også i større museumsdebatt som pågikk, der museumslandskapet på Bygdøy og norsk maritim kulturarv ble drøftet. Begrepet kulturarv er også et ord som det må reflekteres rundt. Det problematiske med begrepet er at det nettopp brukes om så mange ulike ting. Dette gjør at det er vanskelig å definere presist hva kulturarv betyr, og å si hvem som skal være arvingene av arven. Kulturarvtenkningen er ifølge Anne Eriksen sterkt nåtidsorientert og er et ord som handler om menneskers forhold til ting (Eriksen, 2009, s. 8). I sin artikkel *Kulturarv og kulturarvinger* skriver hun at "...vi betrakter fortiden i rollen som arvinger til den, og vurderer arvets verdi ut fra vår egen tids interesser og behov. På denne måten blir kulturarv de delene av fortiden vi vil vedkjenne oss." (Eriksen, 2009, s. 7). Ved å gjøre oppmerksom på begrepets tvetydighet og at en kritisk refleksjon rundt begrepet er viktig, ønsker jeg å vise hvordan Gjøa gjøres som kulturarv. I denne mer brede, nasjonale kulturarv-versjon springer mye av verdien ut av at hun sammen med de andre singulære

båtene representerer en tenkt helhetlig formidling av Norsk sjøfartshistorie der båtene og historiene best formidles ved at de nettopp står sammen. De forskjellige båtene knyttes til hverandre og forteller om utvikling og hendelser fra epoker i Norges maritime historie.

Debatt om Gjøa-bygg

Frammuseet planer om bygge et vernebygg ble møtt med stor begeistring av mange, endelig skulle skutas spennende historie gjøres mer levende. Dette resulterte i flere avisinnlegg der bevaringen av skuta og hennes videre skjebne ble diskutert. På ny ble hun redegjort for og definert. Frammuseet planla at det nye Gjøa-bygget ikke bare skulle formidle selve Gjøa-ekspedisjonen, men også knytte fartøyet til dagsaktuelle problemer i nordområdene og Nordvestpassasjen som for eksempel klimaspørsmål, dyreliv og internasjonale konflikter (frammuseet.no). Museet ønsket å lage en utstilling der historiene og temaene skuta kunne knyttes til skulle stå like sentralt som selve båten. I den nye utstillingen var det mer den verdenskjente polarskuta Gjøa enn hardangerjakten Gjøa som skulle belyses. Direktør ved Frammuseet forteller at Gjøa som et eksempel på en byggeskikk er av mindre betydning for de enn hva det har vært for Norsk Maritimt Museum. Han forklarer at Nordvestpassasjen var et av de viktigste områdene innen internasjonal sjøfartshistorie, og han sier at det er først og fremst på grunnlag av dette hun er viktig å bevare for fremtidige generasjoner (Kløver, 2014 [samtale]). Det er derfor også relasjoner som kan knyttes til dette som skal frem og formidles i utstillingen. Her kommer det frem ulike måter å båten gjøres på mellom de to museene, båten beveger seg som gjenstand fra et mer historisk-teknisk fokus og mot en versjonen der symbolverdien her et større fokus.

I diskusjonen som oppstod rundt byggingen av et vernebygg fantes det også de som var mer kritisk til Frammuseets planer om å sette båten under tak. Et moment i debatten har vært hvorfor en gjenstand som nesten utelukkende består av uoriginalt materiale skal plasseres i et vernebygg. Man kan si at ved å plassere ting i et vernebygg så produseres ikongjenstander. Andre båter som er blitt plassert i vernebygg er polarskipet Fram, ishavsskuta Aarvak, ishavsskuta M/S Polstjerna og hjuldamperen Skibladner som ligger i et vernebygg på vinterstid. Et annet viktig argument var at man fjernet et vakkert offentlig monument fra Bygdøy. Tidligere konservator ved Norsk Sjøfartsmuseum Torstein Arisholm argumenterer mot et vernebygg og skriver at fordelene med å reise et bygg for Gjøa må minst oppveie ulempene (Arisholm, 2010). I et innlegg i Aftenposten skriver han at ved å plassere skuta under tak vil man gjøre henne både mindre tilgjengelig og gjøre skuta avgiftsbelagt. Ved å

plassere skuta i hus vil det ikke lenger være mulig å se skuta i sin fulle prakt. Det vil bli for få meter mellom skuteside og husvegg. Et annet viktig poeng sier han er at et nytt vernebygg vil medføre at mange av parkeringsplassene ved de tre museene på Bygdøynes vil forsvinne. En slik bekymring kommer av at svært mange av de som besøker museene kommer enten med bil eller buss. I tillegg hevdes det at rekreasjonsområdet Bygdøynes vil forringes av et nytt bygg, på grunn av tettere bebyggelse og mindre kontakt med fjorden, skriver Arisholm. Det ønskes derfor en fortsatt utendørs plassering av Gjøl ”Slik videreføres den positive funksjonen – som monument og vakkert objekt på det maritime Bygdøynes – til glede for byens innbyggere og turister.” (Arisholm, 2010). Dette kan tolkes som at båten representerer noe mer utover det å være et monument over Amundsen reise gjennom Nordvestpassasjen og jaktetradisjon. Monumentet har blitt et landemerke som gis ulike betydning og funksjoner. I et annet innlegg i Aftenposten skriver Nils Tovesn at for publikum, Bygdøy og Oslo er en plassering ute i friluft det klart beste, ”Poenget må være at skuta skal sees.” (Tovesn, 2010). Dette er et interessant poeng siden det fortsatt ville være mulig å se skuta selv om den ble satt under tak, men det er måten vi ser henne på som blir feil. Vi ville både se henne, samtidig som vi ikke ville se henne. Noe av årsaken til skepsisen mot et vernebygg ser ut til komme av at Gjøl som monument i fri luft ikke var forenelig med den nye versjonen som Frammuseet planla å presentere. De forskjellige versjonene var ikke forenlige og man måtte bestemme seg for hvilken som skulle være det viktigste.

Gjøl er kontroversiell

De uenighetene som dukket opp rundt hva Gjøl var og skulle være kan beskrives som en kontrovers. I følge Latour er det nettopp i slike situasjonen at gjenstander kan gi beskrivelser av seg selv, og sier noe om hvordan de påvirker, både mennesker og ikke-menneskelige aktører (2005, s. 81). I diskusjonen om båtens fremtid trer Gjøl's aktørstatus frem og det gis beskrivelser av relasjoner mellom ulike aktører og båt. Det gis konkrete skildringer av hvordan hun inngår forskjellig i praksiser, og hvilken effekt hun utgjør på sine omgivelser, og det gis beskrivelser av hvilken effekt omgivelsene på henne.

Et interessant moment i diskusjonen er at skuta også gjøres til et monument for området Bygdøynes. Dette er en interessant versjon siden hun her gjøres mer lokal, til et Bygdøynes-monument, mer enn hun gjøres til et nasjonal-monument. Blant annet beskrives skuta som å være en viktig del av rekreasjonsområdet Bygdøynes, med relasjoner til avslapping, turgåing

og helse. Dette skiller seg ut fra den overordnede nasjonale tanken om museumslandskapet på Bygdøy, der museenes hovedoppgave blir fremstilt for å skulle fortelle noe om hva det vil si å være norsk (Eriksen, 2004, s. 386). Det blir synlig hvordan Gjøs betydning endres med hvilke relasjoner hun står i. Ulike versjoner oppstår ved at hun genereres og formes av relasjoner til aktører i et nettverk (Law, 1993, s. 3-4). Det viser hvordan en ting kan være flere ting på en gang og gjøres ulikt, det som Mol har karakterisert som ”enacted realities”. Ved å sette Gjøa i hus trues nettopp praksiser som inngår i monument-versjonen, de er ikke-kompatible og vil slutte å eksistere når skuta flyttes inn. Dette belyser hvordan ting oppstår og forsvinner med de praksiser som de inkorporeres i (Mol, 2002, s. 5) I lys av debatten dukker det opp mange relasjoner mellom ulike aktører og Gjøa, men som det ikke umiddelbart er så lett å få øye på. I lys av John Law og Vicky Singleton sine argumenter om å se ting som et isfjell og at man må undersøke like mye det arbeidet som skjer under overflaten som det som gjøres over, har jeg i analysen forsøkt å vise hvilket kompleks gjenstand Gjøa er (2003, s. 5). Ved å ha gått under polar-helt-overflaten dukker det opp mye forskjellig, og Gjøa gis betydning i en rekke ulike sammenhenger.

Nytt vernebygg og nettverk etableres

Planleggingen og finansieringen av vernebygget beskriver direktør Kløver som en lang og til tider vanskelig prosess (Kløver, 2014 [samtale]). Siden skuta i alle år har ligget på land faller den utenfor fartøyvernet, og det gis derfor i utgangspunktet ikke offentlige midler til sikring og bevaring. I saker knyttet til bevaring av fartøy har det blitt argumentert for at det gjenstandsorienterte fokuset kan være vanskelig å forene med fartøys bruks – og formidlingsverdi (Eikeli, 2003, s. 2). Skip kan fremstå som en vev av mange forskjellige vernemotiver, og symbolverdien kan være den mest sentrale verdien for bevaring. I fartøyvernsaker har Riksantikvaren stått for en veldig gjenstandsorientert bevaring der det historisk-tekniske har stått i sentrum og at fartøyer skal tilbakeføres slik de var på et gitt tidspunkt i historien (Eikeli, 2003, s. 15). Men i spørsmål knyttet til fartøys verneverdi kan det oppstå spenninger når formidlingspotensialet strekker seg langt utover selve skipet. I et brev til Frammuseet sendt 27. april 2009 uttalte Riksantikvaren følgende:

På bakgrunn av fartøyets historie, som det første gjennom Nordvestpassasjen, er det av nasjonal betydning at fartøyet sikres som et maritimt kulturminne for kommende generasjoner. Dette gjøres best ved at det oppføres et vernebygg som hindrer den

nedbrytningen som naturlig vil skje når et fartøy utsettes for vekslende værforhold, ferskvann, frost og sol gjennom hele året (Frammuseet, 2013).

Denne uttalelsen blir det også referert til i avtalen som ble inngått mellom Frammuseet og Norsk Sjøfartsmuseum den 19. mai 2009. I avtalen står det at de to museene har kommet til enighet om et vernebygg er nødvendig for å sikre Gjøa og er et viktig "...ledd i videre utvikling av Bygdøynes som et maritimt kultursenter" (Avtale 19. mai, 2009). Dette belyser at motivasjonen for å sette Gjøa i hus også er en del av planen om å styrke Bygdøynes posisjon som et maritimt sentrum. Frammuseets planer om å sette opp et vernebygg ble akseptert av myndighetene i Oslo og byggingen startet opp høsten 2011. Det nye vernebygget er hovedsakelig finansiert gjennom museets egne midler og av gaver som de har blitt overrasket. Museet søkte i tre år om offentlige midler fra Kulturdepartementet, men fikk avslag alle gangene. Etter hvert kom Utenriksdepartementet inn på banen som mente at bevaringen og formidlingen av Gjøa var viktig, særlig i et perspektiv for å ivareta Norges interesser i nordområdene (Frammuseet, 2013). Dette kan ses i lys av at den norske regjeringen i 2005 bestemte at Nordområdene skulle være det viktigste satsningsområdet i utenrikspolitikken (Stoltenberg, 2013). Stikkord i regjeringens satsingsprosjektet er fokus på energi, klima, miljø og forskning. I 2012 gav Utenriksdepartement 24 millioner i støtte til byggingen av et vernebygg. Til sammen kostet vernebygget 80 millioner kroner å få bygget. Sommeren 2013 åpnet museet for publikum.

Museumsideologi og markedsføring

Siden Frammuseet åpnet 1939 har museet vært preget av en såkalt "gjør det selv" holdning, og museets drift har i stor grad vært basert på dugnadsånd. Direktør Kløver forteller at museet drives mer som en business og skiller seg slik ut fra offentlige museer (Kløver, 2014 [samtale]). Kostnadsbesparelser har stått sentralt i museets levetid siden det åpnet for 75 år siden. At museet i dag, som et av Norges mest besøkte museer, fortsetter å være veldig kostnadseffektivt, beskrives som en viktig del av museets ideologi. Museet består i dag av kun seks faste ansatte: direktør, regnskap- og butikkansvarlig, arrangement ansvarlig, designansvarlig, skoleklasser - og innsalgsansvarlig og ansvarlig for innholdet i utstillingene og gjenstandene. I forbindelse med produksjonen av Gjøa-utstillingen har museet beholdt denne "gjør det selv" holdningen, og med unntak av hjelp til det tekniske, har utstillingen blitt produsert av de ansatte. Kløver forklarer at den etablerte dugnadskulturen som eksisterer på

museet, er en styrke for museet. Fordi dette gjør at alle blir nødt til å være med på å ta ansvar, noe som kan være et problem for institusjoner med mange ansatte (Kløver, 2014 [samtale]). Det at Frammuseet ikke mottar offentlig støtte, virker til å ha innvirkning på ulike områder for hvordan de tenker at et museum skal drives, og for hvordan utstillinger produseres.

Før museet overtok Gjøa besto Frammuseet av ett museumsbygg, der Fritjof Nansen sin ekspedisjon over polhavet og Roald Amundsen sin sydpolferd er de to mest sentrale ekspedisjonene som ble formidlet. Kløver forklarer at det ligger klare strategier om å imøtekomme turister bak museets utstillinger. På museet er omtrent 70% av de besøkende fra utlandet, og museet anser derfor engelsk som sitt hovedspråk. En stor andel av de besøkende er turister som kommer til Oslo med cruiseskip. Hvert år kommer det over 200 000 turister med cruiseskip til Oslo. Denne gruppen har gjerne kort tid, ofte ikke mer enn tre timer før de skal tilbake på båten, og museet har beregnet at de ikke oppholder seg på museet stort mer en 20 minutter. Dette har museet også prøvd å tilpasse sine utstillinger etter. Alle som besøker Frammuseet entrer Fram-utstillingen først, dette er en stor utstilling som går over tre etasjer. Dette resulterer i at mange besøkende ikke rekker å få med seg Gjøa utstillingen før de må dra videre. Museet er bevisst på dette, og forsøker derfor å formidle så mye som mulig i Fram-utstillingen som er det første rommet publikum besøker. I denne delen har museet skapt en rekke stemningsskapende elementer som lydkulisser, nordlysshow som spilles av i taket vært 15 minutt, en minus 10 grader kald polarsimulator og med opplegg tilpasset barn. Kuldesimulatoren beskrives av museet som en unik mulighet til å formidle hvordan kulde oppleves til turister som bor i varmere strøk. I dette bygget finner man både café og toaletter, og det er også her museumsbutikken befinner seg. Kløver forteller at museet jobber bevisst med utviklingen av butikken, og det er viktig å sørge for å ha ting som er relevante til historiene som fortelles. På museets hjemmesider står det ”Vi selger polarrelaterte suvenirer og produkter. Blant annet har vi en tro kopi av brukskniven til Amundsen fra turen mot sydpolen. Frammuseet har verdens største polarbokhandel med 200 titler.” (Frammuseet, 2013). At museet setter skipet i sammenheng med museumsbutikken reflekterer museenes økonomiske hverdag. Kløver forteller at godt butikksalg har vært med på å bygge opp en solid økonomi for museet. Med Framutstillingen forklarer Kløver at de forsøker å formidle kjernen av polarhistorien, og ved å benytte seg av forskjellige formidlingsmetoder ønsker de å nå frem til et publikum som ofte har dårlig tid og gi dem en opplevelse de husker. Publikum skal få føle opplevelser på kroppen.

Gjøa inngår i nye praksiser

Frammuseumets overtagelse av Gjøa beskrives som meget viktig for utviklingen av museet. Kløver forteller at båten har vært en ”gave” for museet, som har gjort at de kan operere mer som et vanlig museum (Kløver, 2014 [samtale]). Han belyser at det nye vernebygget ikke bare har vært viktig for bevaring og restaurering av skuta, men har gjort at museet har fått mange nye fasiliteter. Etter at de overtok Gjøa har det blitt bygget kontorer, konferanserom, bibliotek, kontorer, toaletter og lager i kjelleren. Mulighetene som åpnet seg for å videreutvikle museet kan ses som et resultat av at Gjøa hadde en effekt på nettverket, hun bidro til å få ting til å skje.

I Fram-bygget har private arrangementer vært en viktig praksis for inntjeningsmuligheter for museet. Blant annet holdes det diverse arrangementer om bord på Framskipet, med muligheter for en sittende servering for 120 personer. Maten som serveres skal være inspirert av Gjøa polarkokken Adolf Henrik Lindstrøm sine egne oppskrifter. På museets nettsider står det ”Settingen er unik, du er på historisk grunn, på den sterkeste skuta, polarskuta Fram.”, videre kan man lese en kommentar fra av en av gjestene ” Tusen takk for at vi fikk være med på et selskap vi aldri har opplevd maken til!” (Frammuseumet, 2013). Med det nye Gjøa-bygget så har det åpnet seg nye inntjeningsmuligheter, forteller Kløver. I Gjøa-bygget er rommet mellom husvegg og fartøy større enn i Fram-bygget, og det har åpnet opp for at området rundt skuta kan brukes til å holde større arrangementer og kunne leies ut til bespisning. I den anledning har museet fått laget monterne i utstillingen etter såkalt ”campingvogn prinsipp” der de enkelt kan settes på hjul og rulles bort på for å skape større plass under tilstelninger. Disse arrangementene beskrives som en viktig del av inntektsgrunnlaget til Frammuseumet, og ansatte ved museet kan leies inn til å holde foredrag om polarhistorien. Her inngår båten i nye, mer kommersielle praksiser som oppstår for sikre museets økonomi. Her presenteres en versjon av båten, der hun beveger seg mellom å være i sentrum av utstillingen til å være en stemningsskapende gjenstand for tilstelninger. Det er også interessant å se at museet har tatt opp igjen 14. desember markeringen av minnet om Roald Amundsen. Denne minnespraksisen har ikke Gjøa inngått i siden hun stod utstilt i Golden Gate Park. På museets hjemmesider står det de planlegger å gjøre 14. desember til en fast markering hvert år på museet (Frammuseumet, 2013). Under arrangementet skal det holdes flere foredrag og det hele avsluttes med en fire retters middag om bord på Fram.

Tanker bak den nye utstillingen

Det er bygget en 30 meter underjordisk tunnel som forbinder Fram-bygget med Gjøa-bygget. Denne tunnelen omtaler museet som ”den nye Nordvestpassasjen”. Når man går gjennom tunnelen fortelles det kronologisk i utstillingstekster om en rekke tidligere ekspedisjoner til Nordvestpassasjen. Forsøk på å finne veien gjennom Nordvestpassasjen startet allerede på slutten av 1500 –tallet, og i eksemplene som presenteres i tunnelen fortelles det om forskjellige ruter og om hvordan den geografiske forståelsen for dette område har endret seg. Av de ekspedisjonene som var før Gjøa-ekspedisjonen, har museet gjort den tragiske Franklin-ekspedisjonen (1845-1847) til den mest sentrale. Både i tunnelen og inne i selve Gjøa-utstillingen blir denne ekspedisjonen illustrert. Kløver forklarer at det har vært viktig å trekke frem denne hendelsen både fordi den endte svært tragisk, 129 mennesker omkom, men også fordi det i kjølevannet av denne hendelsen ble det gjort en rekke lete-ekspedisjoner. Resultatet av disse lete-ekspedisjonene var at nesten hele området rundt Nordvestpassasjen ble kartlagt. Et annet viktig poeng, forteller Kløver, er å vise at Amundsen lyktes fordi han var svært grundig i sine forberedelser før han dro ut på sine mange ekspedisjoner. Sammenligner man Franklin-ekspedisjonen og Gjøa-ekspedisjonen, kommer det til syne at verken store økonomiske ressurser, store skip eller stort mannskap var nok til å lykkes i dette området, men at det var evnen til å tilpasse seg og forstå det tøffe klimaet.

Når man har gått igjennom tunnelen og opp trappen til selve Gjøa-bygget står Gjøa ruvende i midten av rommet. Utstillingen går over to plan, i første etasje står den faste utstillingen, mens det i andre etasje skal stå midlertidige utstillinger. I første etasje er det en kinosal der det vises en film på 15 minutter, som Kløver forklarer ”forteller alt som er på museet” (Kløver, 2014 [samtale]). Filmen er ment som en introduksjonsfilm, som gir publikum en grunnforståelse om hva museet handler om. Dette skal gi publikum muligheten til å kunne bevege seg fritt rundt i museet, uten å følge en spesiell rute, og allikevel kunne få noe ut av utstillingen. For å nå større målgrupper har det vært en strategi fra museet sin side å tilby ulike måter å formidle på, ved å se film, lese, høre og føle, forteller Kløver. Det har resultert i at ting blir forklart flere ganger i utstillingen, men at det gjøres gjennom ulike medier. Når man beveger seg rundt i Gjøa-utstillingen finner man en miks av nye og gamle utstillings teknikker. Nye teknologiske virkemidler, som ipader står side om side med dioramaer og utstoppede isbjørner. På museets hjemmesider kan man lese,

Her står Gjøl, verdens første skute gjennom Nordvestpassasjen. Hun er omkranset av nye og omfattende historiske utstillinger om ekspedisjonene med Gjøl, Maud, flybåtene N24 og N25, luftskipet Norge, John Franklins 1845-ferd med Terror og Erebus og Eivind Astrup eventyr på Grønland (Frammuseet, 2013).

Sitatet kan tolkes som at Gjøl plasseres inn i en forbilledlig sjøfartshistorie, preget av eventyr, mot og død. Båten gjøres på en slik måte at hun tilhører både fortid og fremtid. Isenesettelsen av båten kan være et forsøk på å gjenskape en helhet. Ved at museet plasserer Gjøl inn i et større historisk perspektiv, settes hun i forbindelse med flere andre viktige hendelser i internasjonal sjøfartshistorie. Tunnelen kan tolkes som en fysisk aktør og et utstillingsvirkemiddel i formidlingen av Gjøl. De mange historiske eksemplene gir inntrykk av å kunne observere slik det ”egentlig var”. Dette bidrar til å gjøre båten mindre fragmentarisk, samtidig som den virker både mer kompleks og sammensatt enn tidligere. Gjøl etableres som et viktig polarhistorisk skip, og dette bekreftes og understrekes ved at hun knyttes opp til en rekke andre viktige polarhistoriske hendelser, fra både fortid og nåtid.

Amundsens grundige forberedelser står også sentralt når inuittene presenteres i utstillingen. Her gis det beskrivelser av hvordan Amundsen trakk lærdom av inuittene og studerte deres tilpassing til det polare klimaet. Kløver forklarer at Amundsen sine forberedelser til Gjøl-ekspedisjonen har vært et sentralt moment å belyse, siden dette var en viktig årsak til Amundsens suksess som polfarer. Historiene som Gjøl gjøres også i sammenheng med moderne museumspolitik, der problemstillinger som klima, mangfold og minoritetsgrupper er viktige temaer. På museets hjemmesider står det ” Vi har også lagd en stor og aktuell utstilling om nordområdene med temaer som maritimt liv, ismelting, olje-og gassforekomster, skipstrafikk i Nordøstpassasjen osv.” (Frammuseet, 2013). Direktør Kløver forklarer at det her skal trekkes linjer til polarforskningen i dag til Amundsen og Nansen. Det er planlagt at disse temaene skal belyses i andre etasje i Gjøl-bygget. I denne etasjen skal det produseres midlertidige utstillinger med skiftende temaer.

Direktør Kløver forklarer at det ikke ble vurdert å leie inn noen eksterne aktører til selve utstillingsproduksjonen, selv om dette kunne ha bidratt til andre perspektiver. Museet driver ikke med forskning, men Kløver arbeider med å gi ut dagbøkene fra Roald Amundsens ekspedisjoner. Han forklarer at disse dagbøkene har vært til inspirasjon når Gjøl-utstillingen skulle produseres. Et viktig moment som kommer frem i dagbøkene var at Amundsen gjorde

grundige forberedelser før sine ekspedisjoner, og i bøkene gis det detaljerte beskrivelser av hva han opplevde på sine reiser. Kløver forteller at Amundsen sin dagbok fra Gjøa-ekspedisjonen har vært en sentral kilde for den versjonen av Nordvestpassasjen og Gjøa som publikum får se i utstillingen.

Det autentiske omdefineres

Fartøyvern dreier seg tradisjonelt om bevaring av fartøy i flyttende stand. Det problematiske med et slik krav er at det truer bevaringen av originalt materiale. Fartøy liggende på vann og helst også i bruk, gjør de svært utsatt for slitasje og gjør at originale deler må skiftes ut oftere. Som et resultat av dette har dokumentasjon blitt helt sentralt i bevaringsarbeidet for å kunne gjenskape fartøy så originalt som mulig, det også som kalles for prosessuell autensitet. Etter at Gjøa ble satt i hus har det blitt igangsatt en ny og omfattende restaurering av skuta. Det arbeides for at hun skal bli så lik som mulig som hvordan hun fremstod da Amundsen startet ekspedisjonen. Det betyr at skuta skal istandsettes slik som Amundsen fikk henne ordnet før avreise i 1903, altså en materialisering av hvordan man tror Amundsen så for seg forholdene i Nordvestpassasjen. Det er forventet at restaureringen vil ta flere år før skuta står ferdig. Museet har allerede startet arbeidet og deler av den originale kjølen er blitt tatt ut på grunn av at tilstanden er dårlig. Direktør Kløver forteller at de vurderer om de kanskje skal lage suvenirer ut av den. Dette er i tilfelle en tilsvarende praksis som Gjøa Foundation bedrev i San Francisco, der de under den store restaureringen på 1940 -tallet fikk kuttet opp Gjøs mast og lagde miniatyr utgaver av båten.

Frammuseet har planlagt at restaureringen skal foregå under museets åpningstid slik at publikum skal kunne følge med på arbeidene som blir utført. En slik bevaring og restaurerings kan ses i lys av prosessuell autensitet, der håndverkutførelse og dokumentering er det sentrale i istandsettelsesprosessen, og ikke nødvendigvis bevaringen av originalt materiale. Dette skiller seg ut i fra en mer tradisjonell gjenstandsbevaring der materiale har blitt ansett som viktigere enn brukshensyn. Dette kan også knyttes til begrepet ”museenes samfunnsrolle”, et sentralt begrep i museumspolitikken som brukes om retning og mål for museenes fornyelse. I notatet *Museenes samfunnsrolle* har Kulturrådet trukket frem de mest sentrale aspektene ved museenes samfunnsrolle. I dette arbeidet er begrepene mangfold og inkludering sentrale stikkord. I notatet konkluderes det i at museene må endre seg fra det hegemoniske og mot det demokratiske og inkluderende (Holmesland, 2013). Et ledd i å nå denne målsetningen er blant

annet å gi immateriell kulturarv en sentral plass på museene. Ved å fremme slike praksiser står det "...immateriell kulturarv setter utøverne selv i sentrum og inkluderer dermed kulturuttrykk som bidrar til større kompleksitet og mangfold, og gir rom for flere stemmer og historier, variasjoner og virkeligheter" (Holmesland, 2013). Når skuta nå istandsettes på museet skal dette skje slik at publikum skal kunne komme dialog med utøverne, og det er planlagt at når skuta står ferdig skal publikum kunne gå ombord i fartøyet. Om båtbygging og relasjonen mellom praktisk utøvelse, verktøybruk, kunnskap og båtens form skriver etnolog Ragnar Pedersen i kapittelet *Gjenstand og tekst* "...at båtbyggernes innsikt i og ferdigheter for en stor del formidles materielt, gjennom materialets egenskaper og verktøyet. Redskapene er således handlingsformidlere gjennom visuelle og motoriske kjennetegn.", den relasjonene som er mellom gjenstand og handling, skriver han "...berører grunnleggende trekk ved materiell kultur, nemlig hvordan gjenstandene uten direkte språkfestede begreper kommuniserer, styrer og påvirker en handling." (Pedersen, 2006, s. 68). Når museet nå istandsetter Gjølå for åpne dører, så kan man se dette som et ledd i formidling av immateriell kulturarv og som et forsøk på å være mer inkluderende.

At den nye restaureringen vil redusere ytterligere det lille som er igjen av originalmaterialet, og slik medføre at Gjølå nesten blir fullstendig kopi, er Kløver ikke bekymret for. Han belyser at det er vanlig praksis for fartøy som er laget av organisk materiale at materialet gradvis blir skiftet ut. Han argumenterer for at det at skuta består av et annet materiale enn da hun reiste igjennom Nordvestpassasjen ikke gjør skuta mindre historisk viktig. Gjølå defineres av museet som nettopp polarskuta Gjølå, "hun er det hun var" sier Kløver (Kløver, 2014 [samtale]). Med det så defineres båten mer som et fartøy, der stadige endringer er en naturlig del prosessen, og mindre som et museumsobjekt der bevaringen av originalt materiale er viktigere.

Oppsummering

Da Frammuseet overtok Gjølå og satt henne i hus ble hun satt inn i en ny helhet. Ved å bli satt inn i et vernebygg ble hun etablert som en ikongjenstand og hennes historiske status ble forsterket. I forbindelse med eierskifte av Gjølå inngikk båten i to offentlige debatter som omhandlet formidling og bevaring av norsk maritim kulturhistorie. I den ene debatten ble Gjølå satt i sammenheng med andre båter som stilles ut på Bygdøy og det ble argumentert for disse båten best formidles og forstås ved å er samlet. Sammen representerer de et helhetlig bilde av norsk sjøfartshistorie. I den andre debatten ble det diskutert mer inngående hva Gjølå

var og skulle være. I diskusjonen kom det frem mange forbindelser mellom Gjøl og hennes omgivelser som har vært med på forme henne. Ved at båten flyttes inn i museet vil flere av disse relasjonene opphøre. Flere av versjonene knyttet til Gjøl i friluft viste seg å være ikke-kompatible med de planlagte nye versjonene. I denne situasjonen kommer det frem at Gjøl har effekt. Det vil si at hun både har en virkning på sin omgivelser, samtidig som hun påvirkes av sine omgivelser. Gjøl endres fra å ha fungert som et monument og landemerke på Bygdøy, til å bli midtpunktet i en stor utstilling om Nordvestpassasjen.

På Frammuseet inngår Gjøl i en rekke praksiser, som blant annet kommer som et resultat av en museumshverdag der økonomi, butikksalg og arrangementer er en viktig del driften. Siden museet er en privat stiftelse, som ikke mottar offentlig støtte, driftes museet mer kommersielt. Museet disponerer blant annet utstillingslokalene sine for ulike arrangementer, der større selskaper kan leie seg inn og ha bespising i og rundt båtene, mens ansatte fra museet holder foredrag om polarhistorien. På denne måten tilbys forskjellige måter å oppleve Gjøl på, enten som besøkende i museets ordinære åpningstid eller slik som under private arrangementer. I den nye Gjøl-utstillingen blir båten knyttet til en forbilledlig sjøfartshistorie, som har vært preget av både suksesser og tragedier. Den historiske isenesettelsen der hun knyttes til hendelser i både fortid og nåtid bidrar til å etablere og stabilisere Gjøl som et historisk viktig polarskip. Frammuseet har satt i gang en omfattende restaurering av Gjøl der hun skal settes tilbake slik hun var da Amundsen seilte med henne. Museet definerer henne ikke som en museumsgjenstand eller et monument, men som den verdenskjente polarskuta Gjøl.

Konklusjon

I denne oppgaven har jeg undersøkt hvordan et fysisk kulturminne har blitt flyttet gjennom tid og rom. Dette har jeg gjort ved å undersøke polarskuta Gjøs utstillingshistorie på land. Gjøs er en Hardangerjakt og var den første båten som seilte gjennom hele Nordvestpassasjen. For å gjøre en analyse av Gjøs har jeg delt tiden båten har stått på land inn i tre epoker. Dette har jeg gjort for å undersøke hva slags gjenstand Gjøs er, og hvor mye hun har endret seg gjennom hundre år som utstillingsgjenstand. I min analyse av båten og hennes omgivelser har jeg latt meg inspirere av perspektiver fra aktør nettverksteori (ANT). I oppgaven har jeg derfor undersøkt hendelser og ikke-menneskelige ting som aktører, og beskrevet deres relasjoner til Gjøs.

En av de største utfordringene med Gjøs som utstillingsgjenstand har vært at hun er en trebåt. Det organiske materialet hun er bygget av egner seg dårligt til å bli bevart over lengre tid, særlig på land. Som et fast kulturminne på land har hun stått utsatt for regn, vind, kulde og sol. Dette har bidratt til at båten flere ganger har blitt angrepet av sopp og råte, og materialet har forfalt. For å kunne bevare henne har det vært gjennomført flere omfattende restaureringer og mange mindre reparasjoner. For at hun skulle kunne fungere som et monument i friluft, var man avhengig av gode vedlikeholdsrutiner. I tillegg har man akseptert at det må være en gradvis utskifting av originalt materiale for at hun skulle bevares. Dette har bidratt til at skutas form og materialtype har vært endret flere ganger i tiden hun har stått utstilt.

Da Gjøs kom til San Francisco i 1906 ble det diskutert mellom ulike aktører hva som skulle bli skutas fremtid. Det ble bestemt at hun skulle bevares på land som et historisk monument, og Gjøs ble til byens første historiske fartøy på land. Skuta ble kjøpt fra Roald Amundsen av den norsk-amerikanske kolonien som bodde der, og båten ble gitt til San Francisco by. Dagen hun ble satt på land i 1909 møtte flere tusen opp å se henne bli plassert i Gold Gate Park. Båten inngikk aldri i museumssamling, og det var begrensede midler og kunnskap om å bevare en slik gjenstand. Kort tid etter hun ble satt på land begynte båten å forfalle, og for både San Francisco by som hadde hovedansvaret for båten og for byens innbyggere ble de historiske egenskapene ved båten fort glemt. Den ble fungerende mer som et landemerke i Golden Gate Park.

I perioden Gjølva var i San Francisco skjedde det store samfunnsmessige endringer: den store depresjonen, andre verdenskrig, politiske og kulturelle endringer. Dette fikk også innvirkninger på Gjølva, og flere ganger ble båtens eksistens truet av hendelser som kan knyttes til disse fenomenene. De første 20 årene på land gjennomgikk Gjølva flere reparasjoner, og det ble det gjort ulike forsøk på å både gjøre henne mer spennende som utstillingsobjekt og ivareta henne bedre. For det norsk-amerikanske samfunnet var Gjølva et viktig monument, og det ble lagt ned mye arbeid for at Gjølva skulle inngå i et stabilt nettverk som kunne sørge for at hun beholdt sin historiske status. Den norsk-amerikanske foreningen Gjølva Foundation var særlig viktige i dette arbeidet, en forening bestående av innflytelsesrike personer med tette forbindelser til norsk sjøfart. Allikevel, selv med nære relasjoner mellom Gjølva og de som ønsket å bevare henne, viste det seg å være vanskelig å beskytte båten. I 1939 ble det satt i gang en omfattende restaurering av båten for å redde den fra å bli et fullstendig vrak. Men da USA ble med i den andre verdenskrig ble alle økonomiske bidrag satt på vent og prosjektet stoppet helt opp. Den store verdenskrigen var ikke bare en hendelsen som betød at prosjektet ble satt på vent, og som igjen betød at skuta forfalt ytterligere, men det var også en hendelse som endret nettverket. Da restaureringsarbeidene skulle starte opp igjen på slutten av 1940-tallet så hadde mange av de som først var involvert i prosjektet falt fra. Det resulterte i at kunnskap om mange av de originale detaljene på Gjølva ikke lenger var tilgjengelig når restaureringen skulle fullføres (Baker, 1952, s. 13). Krigen skapte endringer i nettverket, og materialiserte seg i den Gjølva-versjonen som stod ferdig da restaureringen var fullført i 1949.

Etter at Gjølva Foundation ble dannet dukker det opp flere eksempler på arbeid som har blitt gjort for å stabilisere Gjølva, og ulike aktører og praksiser ble knyttet til båten. I forbindelse med den store restaureringen ble det satt i gang en stor innsamlingsaksjon, der foreningen forsøkte å utvide nettverket ved å knytte kontakter hjemme i Norge. Som et ledd i dette arbeidet fikk de blant annet kuttet opp originalmasten på Gjølva og lagde mini-Gjølvaer av denne som de sendte rundt i nettverket. Båten inngikk også i mer kommersielle praksiser som reklame og motekampanjer. På tross av disse forsøkene på å vedlikeholde og stabilisere Gjølva som en stabil og fast nettverksgjenstand har båten vært preget av mye hærverk og forfall. Noe av det mest karakteristiske med San Francisco-perioden var at Gjølva inngikk i et stort nettverk av aktører som; minnepraksiser, lokalt engasjement, samfunnsøkonomiske endringer, kulturelle fenomener, verdenskrig, værforhold, kommersielle praksiser og bevaringspraksiser. Perioden Gjølva var i San Francisco preges av bevegelse mellom ytterpunktene; stolt monument, forfall og hærverk. I lys av oppgavens problemstilling om hva slags gjenstand

Gjøa er, og om hun kan beskrives som en stabil og fast nettverksgjenstand, eller om hun er ustabil og flytende gjenstand, argumenterer jeg for at hun beveger seg mellom disse kategoriene. Hun er både begge deler og ingen av delene. Dette skjer nettopp fordi nettverket stadig endrer seg og at det skapes nye, uventede relasjoner, til både menneskelige og ikke-menneskelige aktører. Hippiene, krigen og værforholdene er eksempler som illustrerer dette. Det gjør at Gjøa alltid er i bevegelse, og at det er vanskelig å kontrollere hvem hun inngår i nettverk med. Etter flere mislykkede forsøk på bevare Gjøa, kom et norsk makt – og pengesterkt skipsredermiljø inn i bildet og ønsket å få fraktet skuta hjem. Ved å flytte skuta ønsket de å få satt Gjøa inn i ny, og det man antok var mer forutsigbare omgivelser på Norsk Sjøfartsmuseum.

Sommeren 1972 kom Gjøa til Norsk Sjøfartsmuseum. Fra å ha vært en utstilt gjenstand og et monument i San Francisco, ble hun på museet kategorisert som en museumsgjenstand. På grunn av at skipet var i en svært dårlig stand og med lite originalt materiale igjen, ble ikke definert som et rent kulturminne. I stedet skulle verdien i å bevare henne springe ut av hun var en kompleks gjenstand, og hun ble gitt flere funksjoner: som gjenstand i museets typologiske båtsamling, som monument over Amundsens reise gjennom Nordvestpassasjen og jaktetradisjon. I oppgaven har jeg argumentert for at museumslandskapet på Bygdøy har hatt innvirkninger på hvordan båten tolkes og hvilke praksiser hun har inngått i. Bygdøy er en museumsøy med en klar nasjonal karakter, der Gjøa knyttes til andre historiske kjente fartøy. I lys av dette landskapet kommer det til syne at det produseres forskjellige versjoner av Gjøa. Men til forskjell fra den foregående perioden er ikke disse versjonene lenger i ytterpunktene mellom stabil nettverksgjenstand og ustabil, flytende gjenstand. Ved å ha belyst hvordan hun gjøres forskjellig mellom museet og deler av det offentlige rom har jeg vist eksempler på at hun gjøres i ulike versjoner: som det allmenne, ”hverdagsbåten”, en del av en samling og som en del av et større nasjonalt formidlingsprosjekt, der hun representerer utvikling og kontinuitet. Samtidig gjøres hun som et enestående polarhistorisk monument, ikonisert med et eget frimerke og monument. Versjonene ligner på hverandre og begge delene kan ses som en del av skapningen av Norge som en polarnasjon.

Siden Gjøa har blitt bevart på land har hun ikke blitt definert som et verneverdig fartøy. Allikevel har jeg i oppgaven redegjort for utviklingen i norsk fartøyvern på 1970 og 1980-tallet og forsøkt å belyse hvordan det som beskrives som den ”historiske verdien” ved fartøy ofte er en egenskap av vernearbeidet (Berkaak, 1992, s. 42). Det betyr altså at ved å se på de

praksisene som fartøy inngår i, kan man observere hvordan mening produseres. I lys av de ideologiske verneverdiene som dominerte på 1970-tallet kan man se at den historiske verdien til Gjøa nettopp lå i fortiden, som gjenstand og som monument. Utover på 1980 og 1990-tallet endret dette bildet seg. I forbindelse med at Norsk Sjøfartsmuseum mottok en stor samling replikaer av gjenstander som hadde vært om bord på Gjøa under ekspedisjonen endret også den historiske verdien seg. Den uforutsette gaven bidro til å endre båtens formidlingspotensiale, og at båten inngikk i nye praksiser som brakte frem nye perspektiver og relasjoner til Gjøa. Dette kan ses i lys av Mol sitt argument om at versjoner av ting oppstår og forsvinner med praksisene som de inkorporeres i (2002, s. 5). Dette blir ekstra tydelig når museet ble nødt til å betydelig innskrenke mulighetene for å ha besøkende ombord i skipet på grunn av sikkerhet og økonomi. Noe som betød at også denne mer erfaringsnære versjonen av Gjøa nesten forsvant.

Utover på 1980 og 1990 - tallet oppstod det problemer knyttet til båtens tilstand. Dette kom som et resultat av valg som ble tatt i restaureringen fra 1972-1973, og som gjorde skuta utsatt for råteutvikling. Det ble derfor bestemt at videre skjøtsel av båten skulle tilstrebe tilbakeføringer slik skuta var under reisen med Amundsen. I denne situasjonen kan man se hvordan Gjøa har en virkning, aktørstatus og har en effekt på nettverket. Endringen som oppstår kommer ikke som et resultat av en gradvis og naturlig utvikling av bevaringspraksiser, men kommer av at båten påvirker nettverket, og bidrar til at det endres. I dette tilfellet kan man også se hvordan Gjøa beveger seg mellom praksiser, i bevaringspraksiser gjøres hun i en ren Amundsen versjon, mens som utstillingsgjenstand gjøres hun mer kompleks.

En lignende hendelse dokumenteres i en rapport vedrørende Gjøas fremtidige situasjon ved Norsk Sjøfartsmuseum. Også i dette tilfellet trer Gjøa frem som en gjenstand med virkning. Selv om museet hadde utført jevnlig vedlikehold av båten var tilstanden på nytt begynt å bli dårlig på slutten av 1990 -tallet. Dette kom som et resultat av at båten stod ute i friluft, og at det var tilnærmet umulig å ikke iberegne et gradvis forfall av materiale. I rapporten ble det konkludert at tilstanden til Gjøa var kritisk. Dette tvang museet til å ta en beslutning om de skulle bevare henne som et historisk objekt eller som en kopi og et monument (Kloster, 1997). Museet ble nødt til å diskutere hvilken versjon de ønsket å tilstrebe. Det som gjør denne situasjonen særlig interessant er at de forskjellige versjonene ikke lenger kan eksistere side om side. Også i denne situasjonen har jeg benyttet meg av perspektiver fra Mol. I lys av

hennes perspektiv tolker jeg Gjølå som å ha en multippel karakter, og at versjonene verdsettes ulikt og at de ikke nødvendigvis er kompatible. Gjølå ble flyttet til Norge fordi hun var vanskelig å opprettholde som en stabil og fast nettverksgjenstand i San Francisco. På Norsk Sjøfartsmuseum ble hun mer stabil og ble definert som en museumsgjenstand. Allikevel argumenterer jeg for at hun fortsetter å være en flytende gjenstand. Hun er det ikke på samme måte som i San Francisco, der hun hele tiden beveget seg mellom ytterpunktene, stolt monument og forfall, men på et annet vis der hun beveger seg mellom verneideologier, nasjonale fortellinger og museumspraksis.

Da Frammuseet overtok ansvaret over Gjølå i 2009 var båten enda en gang i dårlig forfatning. Avtalen mellom Norsk Sjøfartsmuseum og Frammuseet var et nytt forsøk å gjøre Gjølå stabil. Satt inn i et vernebygg ønsket man å bevare henne for fremtidige generasjoner. Museet ønsket å gjøre båten til en sentral del i en ny og omfattende utstilling som skulle handle om både ekspedisjonen, og tidligere forsøk på å finne veien gjennom Nordvestpassasjen. Temaet i utstillingen var å formidle hvor viktig området Nordvestpassasjen har vært igjennom historien, og hvilken betydelige plass Gjølå har i internasjonal sjøfartshistorie. I forbindelse med planene om å sette Gjølå i et vernebygg, inngikk båten i to museumsdebatter, der hun gjøres i forskjellige versjoner. I den ene som kulturarv, der hun settes i sammenheng med de andre historiske båtene på Bygdøy, og gjøres slik at deres historiske verdi best oppleves og formidles ved at de står samlet. I den andre diskusjonen blir Gjølå som fartøy og ikon drøftet mer inngående. Selv om de nye planene for Gjølå ble positivt tatt i mot, var det også de som stilte kritiske spørsmål til at hun skulle sette inn i under tak. Det ble stilt spørsmål rundt hva en gjenstand som nesten utelukkende består av uoriginalt materiale har å gjøre i et vernebygg. Med det som vakte mest kritikk, var at Bygdøynes mistet et viktig monument, et monument som tydeliggjorde at Bygdøynes var et maritimt kulturlandskap som det hadde knyttet seg mange relasjoner til. Gjølå i vernebygg-versjonen er kontroversiell på grunn av at hun ikke er forenlig med monument-versjonen i friluft. Denne diskusjonen har jeg sett i lys av Latour sitt argument; ved å studere kontroverser kan objekter gi beskrivelser av seg selv og hvilke effekter de har på sine omgivelser, både menneskelige og ikke-menneskelige (2005, s. 79). I debatten dukket det nettopp opp et mer komplekst bilde av Gjølå, og det gis beskrivelser av en rekke relasjoner mellom ulike aktører og båt og av hvordan de påvirkes av hverandres omgivelser. Et interessant moment i denne debatten er hvordan Gjølå gjøres mye mer lokal, til en Bygdøynes-versjon, mer enn hun gjøres som et nasjonalmonument. Dette skiller seg ut fra fremstillingen av Bygdøy som et landskap som kun formidler nasjonale fortellinger. Man kan

si at Gjøl er begge deler, både nasjonal og lokal, og at de er vanskelig å skille de fra hverandre. Som utstilt museumsgjenstand i over 40 år ved vannkanten på Bygdøynes hadde det over tid blitt knyttet flere lokale funksjoner og betydninger til båten. I lys av ”toppen av isfjellet”-metaforen som jeg har brukt i mine undersøkelser av Gjøl, er nettopp en slik kontrovers fruktbar for å kunne se mer av hva Gjøl består av (Law & Singleton, 2003, s. 5). Kontroversen bringer frem ting som ligger under overflaten, og viser nettopp hvilken kompleks gjenstand Gjøl er.

Frammuseet beskriver Gjøl som en gjenstand som har hatt stor betydning for å kunne formidle en mer helhetlig polarhistorie, og Gjøl har vært svært viktig for å videreutvikle museet. Etter at Frammuseet overtok Gjøl har de fått bygget en rekke fasiliteter, som for eksempel kino, bibliotek, kontorer, lager og toaletter. Båten kan derfor beskrives som en sentral aktør i å utvikle Frammuseet til å kunne fungere som et mer museum. I prosessen med å skaffe penger til å bygge vernebygget kommer det til syne hvordan det kan oppstå spenninger mellom verneverdier og symbolverdi. I det offentlige har det vært et gjenstandsorientert fokus, hvor verneverdien ofte begrunnes ut av det historisk-tekniske og tilbakeføringer til et gitt tidspunkt i historien (Eikeli, 2003, s. 15). Dette har gjort at det har vært vanskelig å få støtte til et vernebygg for Gjøl. Men med støtteklæring fra Riksantikvaren og 24 millioner i støtte fra Utenriksdepartementet kunne Gjøl-bygget realiseres.

På Frammuseet defineres Gjøl på nytt, hun kalles ikke lenger for en museumsgjenstand, for et monument eller kulturminne, men kalles for Gjøl. Direktør Kløver sier ”hun er det hun var” (Kløver, 2014 [samtale]). Dette argumenteres ut i fra at det er vanlig praksis med trebåter at materialet skiftes ut etter hvert, og ut i fra at de er mer interessert i Gjøl-versjonen som knyttes til Amundsen og Nordvestpassasjen, enn de er i Gjøl-versjonen som jaktetradisjon og type. I tillegg har de igangsatt en ny omfattende restaurering av båten der hun skal settes tilbake til slik hun var under Amundsen-ekspedisjonen. Dette skal skje for åpne dører, og kan ses som et ledd i formidlingen av immaterielle kulturarv og fokus på prosessuell autensitet. I den nye Gjøl-utstillingen settes Gjøl i sammenheng med en rekke andre ekspedisjoner til Nordvestpassasjen, fra både fortid og nåtid. I tillegg, knyttes hun til flere forskjellige temaer som kan knyttes til polare områder, som for eksempel klimaspørsmål, inuitters rettigheter og dyreliv. Dette bidrar til å gjøre båten både mer kompleks og sammensatt. Gjøl's status som polarhistorisk ikon bekreftes og understrekes ved at hun settes inn i et historisk perspektiv og

knyttet til hendelser fra internasjonal sjøfartshistorie. Spørsmålet er så; har båten blitt til en fast og stabil nettverksgjenstand? Ved at hun er satt inn i et klimaregulert vernebygg har man fått eliminert mange av de farene som har truet hennes eksistens de siste 100 årene. Samtidig ved at hennes posisjon i sjøfartshistorien er tydeliggjort, virker det som vanskelig at hun skal bli glemt. Jeg argumenterer for at man både kan si ja og nei til spørsmålet jeg har stilt. Utstillingsteknisk og i et bevaringsmessig perspektiv så vil svaret være ja, men så har man de kommersielle praksisene som hun gjøres i, som private lukkede arrangementer. Denne versjonen av båten vil ikke de besøkende som kommer i normal åpningstid kunne se og oppleve. Dermed kan man si at ulike versjoner eksisterer samtidig, men at de holdes adskilt i forhold til ulike grupper besøkende, en versjon forekommer under normal åpningstid, en annen kommer til syne for spesielle grupper.

Gjøa – en gjenstand i bevegelse

Som vist i oppgaven har Gjøa gjennomgått store endringer i sine 100 år som utstilt gjenstand. Fra polarskuta Gjøa til monument på land, til et museumsobjekt i en samling, til å bli definert som polarskuta Gjøa igjen. I lys av dette mener jeg at hun er en flytende gjenstand. Disse versjonene har blitt gjort svært forskjellig, men de henger også sammen. Hver enkelt versjon er et resultat av det som har vært, hvor det ene ikke kunne ha oppstått uten det andre. Slik sett henger de sammen. Mens de to første epokene til Gjøa hadde en mer tradisjonell utstillingstilnærming, der utstillingen av gjenstanden Gjora var i hovedfokus, skiller disse seg fra Frammuseets versjon av båten. I San Franciscos og på Norsk Sjøfartsmuseet taler gjenstanden Gjøa for seg selv. For Frammuseets versjon blir vernebygget en viktig aktør som åpner for en rekke perspektiver som kan knyttes til båten. Når hun står alene ute er hun nesten bare i kraft av seg selv, når hun blir satt inn kan det bygges en større ramme rundt henne, og muligheten for å kontrollere omgivelsene ble enklere og flere. Man kan i større grad velge hvordan hun skal fremstå. Et annet moment som skiller Frammuseets versjon fra de andre var at hun i San Fransisco og på Norsk Sjøfartsmuseet i større grad ble knyttet til fortiden alene. I dag, på Frammuseet, knyttes hun sterkt både til hendelser i fortiden og nåtiden. Hun dras inn i temaer som politikk, miljø og klima. Så hva slags gjenstand er Gjøa ? Slik jeg ser det er hun fortsatt polarskuta Gjøa, men det er tydelig at hun kan tillegges en rekke betydninger og settes inn i ulike sammenhenger. Hun er sånn sett en veldig fleksibel gjenstand, en gjenstand i bevegelse. Materielt sett har Gjøa endret seg svært mye. Det er lite originalt materiale igjen. Men det virker til å ha liten betydning nå som hun formidles slik hun gjør på Frammuseet.

Når hun nå igjen skal restaureres, settes hun tilbake slik hun var da hun ankom San Francisco. Nå blir hun til den hun var for første gang hun ble satt på utstilling, men hun har i dag en mye rikere historie enn hva hun hadde da. En historie som er unik. Som oppgaven viser har Gjød endret seg mye og vil sannsynligvis fortsette og endre seg. Hva blir framtidens Gjød?

Var det fruktbart å undersøke Gjød med ANT briller?

Til dette spørsmålet vil jeg svare ja, det har vært fruktbart. I oppgaven har jeg analysert et kulturminne med ANT, en type gjenstand som gjerne fremstår som selvsagt og uimotsagt i sitt innhold. Hvis jeg hadde brukt perspektiver som fokuserer mest på mening så ville jeg ha funnet ut hvordan forskjellige mennesker tilskrev mening, opplevde, erfarte gjenstanden. Med ANT så blir perspektivet større, og man viser hvordan vi mennesker ikke bare befinner oss i en, men også virker sammen med en fysisk materiell verden. I et slikt perspektiv kommer det fram at det ikke bare er vi mennesker som gir mening, men ting, vær og vind virker også inn når kulturminner blir til. Et viktig argument for å bruke ANT som redskap er at det kan vise at det som ser ut som en naturlig utvikling egentlig er et resultat av en rekke hendelser og forbindelser som har oppstått, både planlagte og ikke-planlagte. Det kritikkverdige med ANT er at etter å ha arbeidet med ANT en stund, så vil man også lese materialet sitt i lys av ANT poenger. Dette kan resultere i at teorien kan virke påtvunget på teksten.

I forbindelse med oppgaveskrivingen har jeg ikke hatt anledning til å reise til San Francisco, og har av den grunn hatt begrenset tilgang til aktuelle arkiver og institusjoner i USA. For videre undersøkelser av Gjød kan følgende arkiver og institusjoner være relevante: Los Angeles Maritim museum, Museum of the City of San Francisco, U.S. National Archives, Washington DC, San Francisco Maritim National Historical Park og San Francisco National Maritim Historical Park Library.

Litteraturliste

Aftenposten (1921) ”Gjøa” restaureret. *Aftenposten*. 12. juli, s. 1, morgenutgave.

Aftenposten (1947) Redning for ”Gjøa”. *Aftenposten*. 24. juni. s. 7, morgenutgave.

Aftenposten (1947) Det norske Amerika ber for ”Gjøa”, *Aftenposten*. 31. mai, s.8, morgenutgave.

Aftenposten (1947) Brofoss ikke interessert i å redde ”Gjøa”, *Aftenposten*. 13. juni, s. 2, morgenutgave.

Aftenposten (1947) Nytt håp for ”Gjøa”, *Aftenposten*. 16. juni, s. 3, morgenutgave.

Aftenposten (1950) Norsk skipsfart har et godt navn på USAs vestkyst. *Aftenposten*, 26. juni, s.3. morgenutgave.

Aftenposten (1951) Modell av ”Gjøa”. *Aftenposten*. 4. juli, s. 4.

Aftenposten (1960) ”Gjøa”- mann var spesialist på norske master. *Aftenposten*, 17. mars, s. 5.

Aftenposten (1969) ”Gjøa” skal rigges pånytt og males opp. *Aftenposten*, 4. september. s. 1 og 3.

Aftenposten (1969) Rolf B. Schou, ”Gjøa” og Roald Amundsen. *Aftenposten*, 8. oktober, s.10, aftenutgave.

Aftenposten (1971) Stolt polarskutes hjemfrakting i småbiter, *Aftenposten*, 27. juli. aftenutgave.

Aftenposten (1971) San Francisco kvitter seg med ”Gjøa”, *Aftenposten*, 26. november, morgenutgave.

Aftenposten (1972) ”Gjøa” til Sjøfartsmuseet. *Aftenposten*. 18. juli, s. 20, morgenutgave.

Aftenposten (1972) ”Gjøa” hjem til Norge i sommer, *Aftenposten*. 4. april, s.1, aftenutgave.

Aftenposten (1972) Aksjon ”Gjøa”, *Aftenposten*. 30. juni, s.1, morgenutgave.

Amundsen, A. B. & Brenna, B. (2010) Museer, kritisk museologi og tverrfagelige museumsstudier. I: Rogan, B. & Amundsen A.B. red. *Samling og museum*, Oslo, Novus forlag, s. 9-23.

Appell (1928) *An appeal to the norwegian people of San Francisco*. Norsk maritimt museums arkiv.

Arisholm, T. (2010) La "Gjøa" fortsatt være utendørs. *Aftenposten*, 18. mai. s. 26, aftenutgave.

Avtale (19. mai 2009) *Avtale mellom Komiteen til bevarelse av polarskipet Fram (Fram) og Stiftelsen Norsk Sjøfartsmuseum (NSM) om overdragelse av polarskipet Gjøa* [avtale/kontrakt]. Norsk maritimt museums arkiv.

Backe, A. (2013) *Invitasjon til polar folkefest 12. juni 2013* [invitasjon], Frammuseet.

Baker, W. A. (1952) The Gjøa. *The American Neptune*, 12 (1), s. 7-21.

Berghei, J-C. (2013) *Gjøaekspedisjonen. Norsk polarhistorie* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.polarhistorie.no/ekspedisjoner/gjoaekspedisjonen#> [Lest 11. november 2013].

Berkaak, O.A. (1992) *Ressursbruk, bevaringsideologier og antikvarisk praksis i fartøyvernet*. Kolsås, Norsk forening for fartøyvern.

Brenna, B. (2009) Hva gjør museologi?. *Nordisk museologi*, (1), s. 63-75.

Brev til Norsk Sjøfartsmuseum (20. mai 1946) *Ang. "Gjøa"s skjebne* [brev], Fra: Det norske utenriksdepartement, Oslo. Norsk maritimt museums arkiv.

Brown, T. P. (1950) Amundsen and the Gjøa. *The time card, The Transportation Club of San Francisco*, 9 (1), s 5 og 16.

Brøymer, B. (2010) La Bygdøynes være i fred!. *Aftenposten*, 4. august, s. 15, aftenutgave.

Clarke, C.S. (1910) San Francisco as seen by old timer. *The Colfax Gazette*, 15. juli, s.1. Tilgjengelig fra: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn88085460/1910-07-15/ed-1/seq-1/#date1=1909&sort=relevance&rows=20&words=Gjoa&searchType=basic&sequence=0&index=6&state=&date2=1922&proxtext=the+gjoa&y=7&x=21&dateFilterType=yearRange&page=1> [Lest 4.september 2013].

Dagbladet (1998) Med Gjøa under hammeren, *Dagbladet*. 16. november, s. 8-9.

Damsholt, T. & Simonsen G. D. (2009) Materialiseringer. Prosesser, relationer og performativitet. I: Damsholt, T., Simonsen, D.G. & Mordhorts, C. red. *Materialiseringer. Nye perspektiver på materialitet og kulturanalyse*. Århus, Aarhus Universitetsforlag, s. 9-37.

Den norske Gjøa-komité (15. september 1972) *Takk og appell til "Gjøa"s bidragsyttere og interesserte*, Norsk maritimt museums arkiv.

Drake, R. (1909) The good ship Gjøa becomes its own monument. *The San Francisco Sunday Call*, 8. august, s. 5. Tilgjengelig fra: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85066387/1909-08-08/ed-1/seq-5/#date1=1909&index=0&rows=20&words=Gjoa+GJOA+GJoa&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1912&proxtext=gjoa&y=10&x=13&dateFilterType=yearRange&page=1> [Lest 4. desember 2013].

East Oregonian (1909) A noted ship. *Daily East Oregonian, Pendleton*, 1. november, s.4, afterutgave. Tilgjengelig fra: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn88086023/1909-11-01/ed-1/seq-4/#date1=1909&index=5&rows=20&words=GJoa&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1910&proxtext=gjoa&y=-219&x=-1107&dateFilterType=yearRange&page=1> [Lest 30. november 2013].

Eikli, G. (17. oktober 2003) *Mellom verneverdier og brukshensyn i utviklingen av lastedamperen HESTMANDEN til museums- og kulturskip* [internett], D/S Hestmanden, Stiftelsen Hestmanden. Tilgjengelig fra: http://www.hestmanden.no/storage/page_files/Mellom_verneverdi_og_brukshensyn.pdf [Lest 28. januar 2014].

Eitrem, W. (1979) ” *Gjøa* ”. *Hjemsendelse og restaurering* [rapport m. vedlegg], Norsk maritimt museums arkiv.

Endresen, F. (1933) Et besøk på Gjøa høsten 1932. *Norsk Geografisk Tidsskrift – Norwegian Journal Of Geography*, 4 (5), s. 333-335.

Engvig, O. T (1996) *Shipping and culture: the Norwegian Fish Club of San Francisco, 1914-1996*. San Francisco, The Fish Club.

Engvig, O. T (2013) *Legends in sail*. Los Angeles, Themo Publishing.

Eriksen, A. (2004) Polarheltene: Minner og munumenter. I: Drivenes, E. A. & Jølle, H. D. red. *Norsk Polarhistorie 1*. Oslo, Gyldendal, s. 345-387

Eriksen, A. (2009) Kulturarv og kulturarvinger. *Nytt Norsk Tidsskrift*, 29 (3/4), s. 474-480.

Eriksen, A. (2009) Kulturarv og kulturarvinger. *Nytt norsk tidsskrift*, (03-04), s. 475-480.

Eriksen, A. (2009) *Museum. En kulturhistorie*. Oslo, Pax forlag.

Filice, P. F (1962) Biography of the Gjøa. *Pacific Discovery*, 15 (3) mai-juni, s. 2-9.

Frammuseet (2013) *Gjøa* [Internett], Frammuseet. Tilgjengelig fra: <http://www.frammuseum.no/Visit-the-Museum/GJOA.aspx> [Lest 10. april 2013].

Frammuseet (2014) *Frammuseet før og nå* [Internett], Frammuseet. Tilgjengelig fra: <http://www.frammuseum.no/visit-the-museum.aspx?lang=nn-NO> [Lest 11. november 2013].

Galbe, J. (1949) *Gjøa foundation* [brev], Norsk maritimt museums arkiv.

Gelley, A. (1989) *Unruly Examples*, Stanford, California, Stanford University Press.

Hjemdahl, A-S. (2013) *Liv i museet – Kunstindustrimuseet i Oslo gjør kropp med moteklær, 1928-1960*. Akademisk avhandling, Universitetet i Oslo.

Holmesland, H. (2013) *Museenes samfunnsrolle* [notat], Museumsseksjonen, Kulturrådet.

- Isachsen, G. (1939) "Gjøa" reddes fra undergangen. *Aftenposten*, 15. mai, s. 6, aftenutgave.
- Iversen, L. (1912) Over atlanteren og tvers gjennom Amerika. *Aftenposten*, 26. mai, s.1, morgenutgave.
- Jakt (2005-2007) *Store norske leksikon* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://snl.no/jakt%2Fénmastet> [Lest 3. august 2013].
- Kloster, J. (1997) *Vedr. Restaurering/reparasjon av "Gjøa"* [internt notat], Norsk maritimt museums arkiv.
- Kloster, J. & Arisholm, T. (1997) "Gjøa". *Befaring med vurdering av teknisk tilstand* [rapport], Norsk maritimt museums arkiv.
- Kloster, J. (1993) *Vedlikehold og forbedringer på "Gjøa"* [rapport], Norsk maritimt museums arkiv.
- Kolltveit, B. (2014) *Samtale om perioden Gjøa var på Norsk Sjøfartsmuseum* [samtale] (Personlig kommunikasjon, 23. april, 2014).
- Kløver, G. (2014) *Samtale om Gjøa og den nye Gjøa-utstillingen* [samtale] (Personlig kommunikasjon, 2. april 2014).
- Kvale, D. (2007) 100 Years Since Gjøa Came to San Francisco. *The Norseman*, (1) januar, s. 51-54.
- Laet, M. & Mol, A. (2000) The Zimbabwe Bush Pump: Mechanics of a Fluid Technology. *Social Studies of Science*, 30 (2), s. 225-63.
- Latour, B. (2005) *Reassembling the Social. An Introduction to Actor-Network-Theory*. Oxford, Oxford university press.
- Latour, B. (1987) *Science in action*. Milton Keynes, Open university press.
- Law, J. & Hassard, J. (1999) *Actor Network Theory and After*. Oxford, Blackwell publishing/The sociological review.
- Law, J. & Singleton, V. (19. juli 2003) *Object Lessons* [internett], Lancaster University, Centre for Science Studies. Tilgjengelig fra: <http://org.sagepub.com/content/12/3/331.short> [Lest 7. september 2013].
- Lunde, R. (1952) San Francisco gjør Amundsens Gjøa inkognito. *Aftenposten*, 15. April, s. 3, aftenutgave.
- Lyons, J.D. (1989) *Exemplum, The rhetoric of Example in Early Modern France and Italy*, Princeton, Princeton University Press.
- Macdonald, S. (2006) Expanding Museum Studies: An Introduction. I: Macdonald, S. red. *A Companion to Museum Studies*. Malden, MA, Blackwell publishing, s. 1-12.

Molaug, S. (1988) Om fartøy flyte skal...I: Myklebust, D. red. *Kulturarv og vern : bevaring av kulturminner i Norge*. Oslo, Riksantikvaren, Universitetsforlaget, s.198-203.

Molaug, S. (1971) Jagten og polarskuten "Gjøa". Aftenposten, 5. august, morgenutgave.

Nolte, C. (2006) SAN FRANCISCO / Explorer given hero's welcome amid '06 chaos / 100 years ago today, first to sail through Northwest Passage. *SFGate*, 19. oktober, 2006 [internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.sfgate.com/bayarea/article/SAN-FRANCISCO-Explorer-given-hero-s-welcome-2467924.php>, [Lest 5.september 2013].

Nordmanns-forbundet (1954) *Modell av "Gjøa" til utvandermuseet*. Norsk maritimt museums arkiv.

Nordvestpassasjen (2005-2007) *Store Norske leksikon* [internett]. Tilgjengelig fra: <http://snl.no/Nordvestpassasjen> [Lest 22. august 2013].

Norsk maritimt museum (2014) *Lokalhistoriewiki.no* [internett]. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Norsk_Sjøfartsmuseum [Lest 9. oktober 2013].

Norsk Sjøfartsmuseum (22. mai 1997) *Brev til Frammuseet* [brev], Norsk maritimt museums arkiv.

Norsk Sjøfartsmuseum (27. januar 2003) *Søknad om bidrag til fullføring av restaureringsarbeider på polarfartøyet "Gjøa"* [søknad], Norsk maritimt museums arkiv.

Norsk Sjøfartsmuseum (14. februar 2003) *Fra møte om videre skjøtsel og formidlingsmessig satsning av "Gjøa"-pkt 1.1.5/ 1.1.6. i handlingsplanen* [referat], Norsk maritimt museums arkiv.

NRK (2013) Gjøa under tak. *Museum* [internett/podcast]. 11. januar, 2013. Tilgjengelig fra: http://nl.nrk.no/podkast/aps/92/nrk_museum_2013-0111-0350_6349351620.mp3 [Hørt 1.april 2013].

Olsen, B. (2004) Momenter til et forsvar av tingene. *Nordisk Museologi*, (2), s. 25-36.

Pedersen, R. (2008) Gjenstand og tekst. En diskusjon om gjenstandens kontekstualisering. I: Bjorli, T., Jensen, I. & Telste, K. red. *Tradisjon og fornyelse. Festskrift til Liv Hilde Boe*. Oslo, Norsk folkemuseum, s. 59-79.
Bok

Planke, T. (2001) *Tradisjonsanalyse: En studie av kunnskap og båter*. Akademisk avhandling, Universitetet i Oslo.

Pollock, C. (2003) Golden Gate Park. *Encyclopedia of San Francisco* [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://www.sfhistoryencyclopedia.com/articles/g/goldenGate-park.html> [Lest 10. Oktober 2013].

Program til arrangement (14. mai 1949) *Commemorative Program* [program], Golden Gate Park, San Francisco, Norsk maritimt museums arkiv.

Rogan, B. & Naguib S-A. (2011) Materiell kultur og forskning på tvers. En introduksjon. I: Naguib, A-S. & Rogan B. red. *Materiell kultur & kulturens materialitet*, Oslo, Novus forlag.

Rostrup, O. (2014) *Samtale om Gjøas tilstand* [samtale](Personlig kommunikasjon, 10. april 2014).

Ruud, L. C. (2012) *Doing Museum Objects – in late eighteenth-Century Madrid*. Akademisk avhandling, Universitetet i Oslo.

San Francisco Public Library (1928) First Ship Amundsen. San Francisco Public Library [Internett]. Tilgjengelig fra: <http://sflib1.sfpl.org:82/search~S0?/X%22gjoa%22&SORT=D/X%22gjoa%22&SORT=D&SUBKEY=%22gjoa%22/1%2C27%2C27%2CB/frameset&FF=X%22gjoa%22&SORT=D&18%2C18%2C> [Lest 10. september 2013].

Schou, R. B (1970) A report to the board of directors [rapport], *Gjøa foundation*, 4. februar, Norsk maritimt museums arkiv.

Skouen, A. (1972) "Gjøa". *Dagbladet*, 19. august, s.4.

Skouen, A. (1971) "Gjøa". *Dagbladet*, 9. august, s.4.

Stephansen, C.C (1994) Ildsjelen Grøndahl har gjenskapet Gjøas kahytt. *Aftenposten*, 19. februar, s.10, morgenutgave.

Stoltenberg, J. (12. juni 2013) *Tale på åpningen av Gjøabygget holdt av tidligere statsminister Jens Stoltenberg* [internett], Statsministerens kontor, publisert under regjeringen Stoltenberg II. Tilgjengelig fra: <http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/stoltenberg-ii/smk/taler-og-artikler/2013/gjoa.html?id=730103> [Lest 6. januar 2014].

System-posten (1961) Bedriftsavis for Stord A/S. *System-posten*, 16 (1-4) s. 7-19. Norsk maritimt museums arkiv.

The Brisbane Courier Newspaper (1910) The north-west passage. *The Brisbane Courier Newspaper*, 1. januar, s.10. <http://trove.nla.gov.au/ndp/del/article/19613434> [Lest 5.september 2013].

The Salt Lake Tribune (1906) Lavish use of oil saved this vessel. *The Salt Lake Tribune*, 20. oktober, s. 1, morgenutgave. Tilgjengelig fra: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn83045396/1906-10-20/ed-1/seq-1/#date1=1906&index=16&rows=20&words=Gjoa&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1922&proxtext=gjoa&y=-219&x=-1107&dateFilterType=yearRange&page=1> [Lest 5. september 2013].

The San Francisco Call (1911) Seal guards ship against pirates. *The San Francisco Call*, 29. mai, s.3. Tilgjengelig fra: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn85066387/1911-05-29/ed-1/seq-3/#date1=1907&index=9&rows=20&words=Gjoa&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1922&proxtext=gjoa&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=1> [Lest 3.oktober 2013].

The Tacoma Times (1911) Boy pirates are routed. *The Tacoma Times*, 17. juli, s. 8.
Tilgjengelig fra: <http://chroniclingamerica.loc.gov/lccn/sn88085187/1911-07-17/ed-1/seq-8/#date1=1911&index=5&rows=20&words=Gjoa&searchType=basic&sequence=0&state=&date2=1912&proxtext=gjoa&y=0&x=0&dateFilterType=yearRange&page=2> [Lest 2. desember 2013].

The Western Neighborhoods Project (28. september 2001) Dutch Windmill [Internett], The Western Neighborhoods Project. Tilgjengelig fra: http://www.outsidelands.org/dutch_windmill.php [Lest 3. januar 2014].

The western pacific railroad (1939) Captain Roald Amundsen and the Gjøa. *The feather river route*, Norsk maritimt museums arkiv.

Tovesen, N. (2010) "Gjøa" har det bedre der hun er. *Aftenposten*, 24. juni, s. 21, aftenutgave.

Vergo, P. (1989) Introduction. I: Vergo, P. red. *The New Museology*. London, Reaktion Books.

Wisting, A. (2013) *Roald Amundsen. Det største eventyret. En Biografi*. Oslo, Kagge forlag.

